Skrzydlata
POLSKA



NR 36 (218) • 4 WRZEŚNIA 1955 r. • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

I Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów

W dniach od 3 do 14 września br. odbędą się na terenie Szkoły Szybowcowej Żar I Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów. W programie zawodów przewidziane są konkurencje obowiązkowe, do których należą: 1. Przelot docelowo-powrotny 4 × 10 km między szczytami gór Kiczera i Magórka. 2. Przelot prędkościowy po trasie trójkąta o obwodzie 50 km. 3. Suma trzech przewyższeń liczona do podstawy chmur. 4. Dokładność lądowania. Konkurencje dodatkowe obejmują: przelot prędkościowy po trasie trójkąta o obwodzie 100 km i prędkościowy przelot docelowo-powrotny.

Na podstawie wyników wyszkolenia i posiadanych kwalifikacji Komisja Sportowa APRL zakwalifikowała do udziału w Mistrzostwach następujących pilotów:

Aeroklub Warszawski: Sobieszczański Jarosław, Michalski Jerzy, Kołodziej Stanisław.

Aeroklub Kielecki: Majewski Zdzisław.

Aeroklub Szczeciński: Zimmer Eugeniusz, Wadzyński Bogusław.

Aeroklub Bielsko-Bialski: Golba Przemysław, Matonóg Wojciech, Kępka Franciszek.

Aeroklub Krakowski: Wawrzyniak Eligiusz, Maluty Stanisław.

Aeroklub Poznański: Kaczmarek Tadeusz, Gintrowski Ryszard.

Aeroklub Łódzki: Pieczewski Józef.

Aeroklub Wrocławski: Girulski Zbigniew.

Aeroklub Rzeszowski: Szyłkiewicz Jerzy.

Zawody będą rozgrywane na szybowcach typu „Mucha-bis", „Muchater" i „Mucha-100".

I Krajowe Zawody Szybowcowe Juniorów odbyły się na Żarze w maju roku 1949. Zakwalifikowano wówczas do zawodów tylko 10-ciu pilotów. Zwycięstwo przypadło w udziale Stanisławowi Wielgusowi, który w kilka miesięcy później stał się posiadaczem polskiego rekordu długotrwałości lotu. Pierwsze kroki w szybownictwie sportowym stawiali tu również Adam Witek, który obecnie dysponuje nalotem rzędu 1 000 godzin (na szybowcach), Stanisław Skrzydlewski i Józef Dankowski. Z innych uczestników zawodów, związanych do chwili obecnej ze sprawami lotnictwa sportowego, wymienić należy Tadeusza Rejniaka, Adama Niżnika i Ryszarda Witkowskiego.

W. H.

PIERWSZA MILIONERKA PLL „LOT"



Zofia Abłamowicz, stewardessa PLL „Lot", przeleciała w tych dniach jako pierwsza z kobiet pracujących w „Locie" milion kilometrów. Nowo kreowanej milionerce przesyłamy serdeczne życzenia. (1)

NASZA OKŁADKA: Na zawodach we Vrchlabi Józef Morasek (CSR) — (przy modelu — pierwszy z lewej) zademonstrował model zdalnie sterowany. Przygotowania do startu obserwują — od prawej: Jugosłowianin Prohaska, Vaclav Marianek, kierownik wydziału model. lotn. w SVAZARM-IE, K. Masojidek — znany naszym czytelnikom fotoreporter „Kridla vlasti" oraz Frey z Ostrawy.

Foto: SP-K

Zygmunt Czerwiński:

23,61 m OD ŚRODKA KOŁA

Skoczek spadochronowy Aeroklubu Krakowskiego Zygmunt Czerwiński wykonał w dniu 15 sierpnia br. dwa skoki na celność lądowania z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Średnia odległość dwóch skoków (8,00 i 39,22 m) od środka koła wyniosła **23,61 m.** Wynikiem tym Zygmunt Czerwiński ustanowił krajowy rekord spadochronowy w tej konkurencji.

DZIESIĘCIOLECIE SZD

DNIA 27 sierpnia w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Aleksandrowicach koło Bielska odbyła się uroczystość 10-lecia istnienia zakładów związana z odznaczeniem zasłużonych pracowników.

Spośród załogi Zakładów Złotymi Krzyżami Zasługi odznaczeni zostali: inżynierowie Nowakowski i Niespał, Srebrnymi: inż Zatwarnicki, Zientek i Wymazała, Brązowymi: Cader, Bojda, Gałuszka, Kozieł, inż Skarbiński i Wyroba.

Odznaczenia wręczali: przedstawicielka Miejskiej Rady Narodowej posłanka Cykman i Dyrektor ZLC Minorski. Oprócz odznaczeń państwowych szereg pracowników warsztatów i biur otrzymało liczne nagrody przedmiotowe i pieniężne.



Prezydium akademii w SZD odbytej z okazji 10-lecia Zakładu. Przemawia dyrektor ZLC mgr inż. S. Minorski.



Obiad dla zaproszonych gości i pracowników SZD odbył się w pięknym hangarze Zakładu. Foto: B. Koszewski (3)

Na jubileusz SZD przybyło szereg zaproszonych gości z przedstawicielem Ministerstwa TDiL tow. Koszykiem i dyrektorem ZLC tow. Minorskim na czele. 14 najbardziej zasłużonych dla publicystyki lotniczej pracowników SZD otrzymało ponadto od przedstawiciela naszej redakcji dyplomy uznania.

Jubileusz SZD uroźmaicony był lotami pasażerskimi dla zaproszonych gości i piękną akrobacją na „Jaskółce" (14X-M z usterzeniem motylkowym) w wykonaniu inż St. Wielgusa. Uroczystość zakończyła się wspólnym obiadem i zabawą w hangarze zakładów.

(L

UPARCI WARSZAWIACY ● WOJTKOWIAK POBITA ● TRZEBA SIĘ SPIESZYĆ

SPADOCHRONIARZ Aeroklubu Warszawskiego — Jerzy Łobodda, który 26 czerwca br. ustanowił wynikiem 24,35 m nowy rekord świata w celności skoku dziennego z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 1 000 m, nie cieszył się długo posiadaniem rekordu. Wkrótce po zatwierdzeniu jego wyniku przez FAI prasa lotnicza doniosła o osiągnięciu w tej konkurencji przez skoczka francuskiego Duvand wyniku znacznie lepszego, bo wynoszącego 12 m.

Spadochroniarze Aeroklubu Warszawskiego są jednak uparci: zabrano im jeden rekord światowy, to oni ustanawiają drugi. Mianowicie dnia 23 sierpnia skoczek **Paweł Lipowczan** wykonał na lotnisku Gocław próbę pobicia rekordu światowego w celności skoku z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu. Próba powiodła się. **Lipowczan uzyskał średnią dwóch skoków 25,20 m** podczas gdy dotychczasowy rekord światowy w tej konkurencji wynosi 30,77 m i należy do skoczka radzieckiego Luchnikowa. Dokumentacja wyczynu Lipowczana została przesłana do zatwierdzenia przez FAI.

W tym samym dniu tj. 23. VIII. spadochroniarka Aeroklubu Warszawskiego — **Romana Skatulska** zaatakowała konkurencję celności skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu, uzyskując wynik średni 40,35 m, zgłoszony do zatwierdzenia przez Komisję Sportową APRL jako kobiecy rekord krajowy. Wynik ten jest lepszy o około 31 m od osiągnięcia Aleksandry Wojtkowiak z Poznania, która próbę ustanowienia kobiecego rekordu krajowego wykonała 6 sierpnia.

Warto nadmienić, że Aeroklub Poznański i jego spadochroniarka mogą zostać w ogóle pozbawieni swojego rekordu, jeżeli nie pospieszą się z przekazaniem jego dokumentacji do zatwierdzenia. Rzecz w tym, że dokumentacja wyczynu Skatulskiej została już złożona w Komisji Sportowej APRL i z chwilą jej zatwierdzenia żaden wynik gorszy nie może już być uznany. A szkoda, bo nawet parodniowe posiadanie aktualnego rekordu, ale takiego oficjalnie uznanego, daje przecież klubowi cenne punkty dodatnie we współzawodnictwie.

Przypominamy zatem, że nie wystarczy wyczyn zorganizować, zadawalając się ogłoszeniem wzmianki o nim w prasie, lecz trzeba wyczyn jak najszybciej uprawomocnić wg. obowiązujących przepisów sportowych. Notatka prasowa o wykonaniu próby rekordu nie jest równoznaczna z publikacją o oficjalnym uznaniu wyczynu rekordowego. Trzeba o tym pamiętać i nie pozwalać sobie na opieszałość w dopełnieniu formalności, bo na rekordy polują wszystkie aerokluby, a w wypadku jednakowych wyników — ten lepszy kto pierwszy.

„333"

SREBRNY, A NIE BRĄZOWY

W nr. 31 „Skrzydlatej" zamieszczona została wiadomość o odznaczeniach państwowych pracowników lotnictwa z okazji Święta Odrodzenia. Na skutek uzyskania mylnej informacji podaliśmy m. in. że ob. Czesław Cnotliwy otrzymał Brązowy Krzyż Zasługi. Okazało się jednak, że w/w odznaczony został Srebrnym Krzyżem Zasługi, co niniejszym prostujemy i za błąd przepraszamy Odznaczonego oraz Czytelników.

POZDRAWIAMY UCZESTNIKÓW
XX OGÓLNOPOLSKICH
ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH

W Warszawie w dniach 4—11 września odbędą się tradycyjne Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających. Tym razem jubileuszowe, bo rozgrywane u nas po raz dwudziesty, a w Polsce Ludowej po raz dziesiąty.

Nie przypadkiem jest, że zawody te odbywają się w Warszawie. 26 lat temu, w roku 1929, pierwsza większa impreza modelarzy lotniczych rozpoczęła się również w naszej stolicy, na starym Polu Mokotowskim (przy ulicy Topolowej, dziś zabudowanym domkami fińskimi).

Jubileusz więc jest pełny, bo równocześnie można mówić o ćwierćwiecznym istnieniu u nas sportu modelarskiego, który stale zyskuje nowe zastępy młodzieży i z którego wyrastają szeregi cenionych pilotów, konstruktorów i pracowników lotnictwa polskiego. Chyba nie będziemy się dziwić, że niektórzy z naszych wybitnych ludzi dużego lotnictwa ze wzruszeniem spoglądać będą na rozgrywki XX Ogólnopolskich, które przypomną im ich pierwsze kroki lotnicze poczynione ćwierć wieku temu i postęp jaki od tego czasu uczyniło małe lotnictwo, tak w sensie sportowym jak i technicznym.

Małe lotnictwo polskie w dniu jubileuszu z dumą wspomina i zachowuje w pamięci swoich działaczy, konstruktorów i zawodników, ludzi, którzy wszelkimi siłami walczyli o to, by lotnictwem zainteresować ogół społeczeństwa, by lotnictwo w Polsce stało się sportem masowym, by postęp techniczny — z wielkim trudem wprowadzany w życie w Polsce przed 1939 rokiem — mógł odnosić stałe triumfy. Dlatego z okazji kolejnych XX zawodów modelarskich warto przypomnieć nazwiska pionierów modelarstwa lotniczego takich jak: Wojciech Woyna, Bolesław Grajeta, Wacław Kurasz, Stanisław Dobiszewski, Kazimierz Błaszczyński, Stanisław Wesołowski, Kazimierz Strycharski, Bohdan Grzeszczak, Wacław Kościanowski, Jan Staszek i Jerzy Hejduk, którzy z pełnym oddaniem poświęcali się sprawie rozwoju modelarstwa lotniczego. Nie wszyscy z wymienionych tu pionierów doczekali pełnego rozkwitu umiłowanego przez siebie modelarstwa. Wielu zmarło, lub zginęło śmiercią lotnika.

Nie było również przypadkiem, że pierwsze zawody ogólnopolskie w Polsce Ludowej odbyły się w Warszawie w roku 1946. Podtrzymały one dawne dobre tradycje sportowe, dając temu wyraz przez mianowanie zawodów XI Ogólnopolskimi. Zespół naszej redakcji z dumą wspomina tę pierwszą powojenną imprezę, która została zorganizowana właśnie dzięki inicjatywie „Skrzydlatej Polski" i współdziałaniu Aeroklubu Warszawskiego, w ciężkich jeszcze warunkach gospodarczych i organizacyjnych pierwszych lat wolności.

Dziesięć corocznych tradycyjnych imprez ogólnopolskich, jakie odbyły się od 1946 roku, napawa nas słuszną dumą i radością. Nienotowany dotychczas rozmach organizacyjny tych spotkań, wyniki sportowe i postęp techniczny są z każdym rokiem większe. To, że w minionym dziesięcioleciu uczestniczyliśmy w 31 zawodach w skali ogólnopolskiej i międzynarodowej, nie ma precedensu w historii naszego modelarstwa lotniczego. To, że co roku do zawodów stają nowe zastępy młodzieży, cieszy wszystkich obywateli naszego kraju.

Dziesięć lat rozwoju małego lotnictwa w Polsce Ludowej było okresem ciągłej walki o lepsze wyniki, o lepsze konstrukcje. Lata te wypełnione były pracą wielu ludzi nierozerwalnie związanych z małym lotnictwem.

Władze Aeroklubu PRL i ZG Ligi Przyjaciół Żołnierza doceniając znaczenie małego lotnictwa i działalność ludzi, którzy najaktywniej w nim pracują, postanowiły z okazji zawodów jubileuszowych wyróżnić honorowymi odznakami, złotymi i srebrnymi, szereg zasłużonych modelarzy. Wśród wyróżnionych znajdziemy nazwiska modelarzy-sportowców, instruktorów oraz popularyzatorów takich jak: Bolesław Degler, Wacław Kurasz, Władysław Niestoj, Jan Bury, Paweł Elsztein, Kazimierz Strycharski, Feliks Pawłowicz i wielu innych.



Foto: B. Koszewski

Uczestnikom XX Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających w Warszawie, walczących w szlachetnym współzawodnictwie o palmę pierwszeństwa, przesyłamy serdeczne życzenia pomyślnych startów. Niech wyniki osiągnięte w poszczególnych konkurencjach będą świadectwem rozwoju naszego modelarstwa, niech będą godnym uczczeniem jubileuszu cieszącego wszystkich lotników.

ROZPOCZYNAMY NOWY ROK SZKOLNY 1955–1956

PIERWSZY września... W dniu tym wszystkie szkoły — podstawowe i średnie oraz internaty — po dwumiesięcznej ciszy, zakłóconej jedynie wartką pracą murarzy i malarzy, rozśpiewały się radosnym gwarem młodzieży. W tym dniu, po raz jedenasty w Polsce Ludowej, zajęły miejsca w ławach szkolnych dzieci — synowie i córki robotników, chłopów i inteligencji, dla których droga do wiedzy jest otwarta na oścież.

Po dwumiesięcznym odpoczynku — w górach, nad morzem czy jeziorami, chłopcy i dziewczęta o ogorzałych letnim słońcem twarzach ochoczo, pełni sił i młodzieńczego entuzjazmu przystępują do dalszej nauki.

*

W ostatnich dniach sierpnia zajrzałam do jednego z Techników Mechanicznych, w których kształcą się przyszli specjaliści lotniczy. Cisza panująca w budynku szkolnym, w zestawieniu ze świeżą bielą ścian, napawała przechodnia uroczystą powagą. Trudno było jednak oprzeć się myśli, że za kilka już dni jakże zmieni się wygląd martwego w tej chwili budynku. Z lśniących czystością okien tryśnie radosny gwar młodzieży, uniesie się hen... za miasto i odbije echem w pobliskim lesie. W wyobraźni przesuwały się już obrazy rozśpiewanej głosami młodości ulicy Kilińskiego, a rosnące na niej od dziesiątek lat drzewa zdawały się jakby odmłodzone i uśmiechem swej soczystej zieleni witały śpieszących do szkoły, szukając wśród nich swych starych, od lat czterech znajomych, bo tyle właśnie istnieje technikum. Po raz pierwszy jednak nie ujrzały wszystkich, którzy codziennie, przez cztery lata rozweselali je echem swych kroków, piosenek i rozmów. Zabrakło tych, którzy nasyceni wiedzą opuścili już ławę szkolną i rozpoczęli pracę w wyuczonym zawodzie, jak na przykład Teresa Korpantówna — jedna z przodujących uczennic. Niektórzy natomiast spośród nich, jak np. Andrzej Lejko, który egzamin dojrzałości zdał z wyróżnieniem, teraz właśnie rozpoczynają studia na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej.

Do Technikum przybyli nowi, czternastoletni chłopcy, którzy z dumą (a może i ukrytą na dnie duszy tremą?) przekraczają po raz pierwszy bramę szkoły.

Właśnie dla nich — pierwszoklasistów, dzień pierwszy września jest niezwykle bogaty w emocjonujące przeżycia. Nowi koledzy, nowi wychowawcy i... nowe, poważniejsze czekają ich zadania. Najważniejsza na razie sprawa, to właśnie nowi koledzy, bowiem uczniowie przybyli tu są nie tylko z najbliższej okolicy, ale z całego województwa, toteż wszyscy są dla siebie obcy. Nic jednak bardziej nie łączy jak ława szkolna i wspólnie przeżywane chwile kłopotów i radości. A takich z pewnością nie będzie brakowało.

Nowe, nieznane dotąd wiadomości z dziedziny budowy samolotów postawią na pewno w kłopotliwej sytuacji i Lucynę Kuśmierczyk i Kazimierza Majcherkiewicza, którzy najlepiej zdali egzaminy wstępne. Ale „kto ma dobrze umeblowaną głowę" — jak stwierdza żartobliwie dyrektor szkoły — a tylko tacy są przyjmowani, pokona wszelkie trudności i będzie zarówno dobrym uczniem jak i w przyszłości dobrym pracownikiem przemysłu lotniczego.

Najwięcej pracy w bieżącym roku szkolnym będą mieli czwartoklasiści, wśród których przodownikami nauki są Mieczysław Kotula i Andrzej Kwaśnik. Ten decydujący dla nich rok, w którym uzyskają świadectwa dojrzałości i... skierowania do pracy lub na studia, będzie wiernym odzwierciedleniem ich czteroletniej nauki i włożonego wysiłku w opanowanie maksimum wiedzy z dziedziny techniki lotniczej.

Świetnie wyposażone w pomoce naukowe sale wykładowe i warsztaty do zajęć praktycznych ułatwiają młodzieży przyswojenie tych skomplikowanych zagadnień. Czynnikiem wpływającym nie mniej na tok nauki są warunki bytowe uczniów. Dwa internaty — oddzielne dla chłopców i dziewcząt (oczywiście zamiejscowych) oraz troskliwa opieka najlepszych pedagogów, stypendia pieniężne i odzieżowe, stanowiące wyróżnienia za dobrą naukę — stwarzają gwarancję dobrych wyników nauczania.

Dobre warunki nauki mają nie tylko uczniowie Technikum Mechanicznego. Mają je wszyscy młodzi chłopcy i dziewczęta uczące się w szkołach podstawowych, średnich i wyższych uczelniach w całej Polsce. Takie warunki stworzyła bowiem młodzieży władza ludowa i za to należy się jej wdzięczność w postaci jak najlepszych ocen w nauce. I takich właśnie, w dniu rozpoczęcia nowego roku szkolnego 1955/56, pragniemy życzyć całej uczącej się młodzieży.

J. S.

SPECJALNY FOTOREPORTAŻ
BTA-PRESSFOTO DLA „SKRZYDLATEJ"

Przedstawiamy uczestników

MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH W BUŁGARII



Drużyna Polski (IV miejsce). Od lewej: kapitan drużyny Kamiński, trener Chronik, Chmielarczyk, Bołotowicz, Wójcik, Kostecki, Cierniak, Haszlakiewicz, Łobodda, Lewandowski.



Drużyna Związku Radzieckiego (I miejsce). Pierwszy z lewej kapitan drużyny Paweł Storczenko, drugi — Feliks Nejmark, trzecia od prawej Nadieżda Priachina, czwarta — Walentyna Sieliwierstowa, piąty — Iwan Fedczyszyn (pilot).



Drużyna Węgier — zajęła VI miejsce. Druga od lewej Katalina Pop.



Drużyna Czechosłowacji (II miejsce). Pierwszy od lewej kapitan drużyny Jan Hotek, drugi Jaroslav Jehlicka, zwycięzca zawodów w konkurencji indywidualnej, trzecia i czwarta od prawej Danuta Kloubcova i Józefa Maksova. Zdjęcie poniżej: dwie drużyny Bułgarii (III i V miejsce).



Drużyna Chin Ludowych (VII miejsce). Druga od lewej Wan-Żen Czju, szósty — Fu-In. Zdjęcie poniżej: drużyna Rumunii. Druga od lewej: Katarzyna Diakonu, trzeci — Jon Negriu.





JANUSZ MEISSNER

Trzy DIAMENTY



(10) FRAGMENTY POWIEŚCI

Ilustr. J. M. WOJCIECHOWSKI

— Przez takie głupstwo możemy beknąć — powiedział Ziębicki. — Niech to nagła krew zaleje!

„Nagła krew" zalewała teraz zmęczone oczy Stokowskiego i jego pomocników przy trzech palnikach aparatów do spawania, co Ziębickiemu sprawiało rzetelną satysfakcję. Dział drzewny wykańczał jeszcze ostatnie „Jaskółki", ale Finse przerzucił dwie brygady do produkcji skrzyń i stojaków na skrzydła, przestawiając całą sekcję obróbki maszynowej na tę właśnie robotę.

Hale warsztatowe Szybowcowych Zakładów Doświadczalnych pracowały od rana do późnego wieczora, blask bił przez skośne szyby w dachu, światło padało jasnymi prostokątami z okien biurowych, niebieskie błyskawice migotały w otwartych drzwiach spawalni. Szum maszyn, jęk pił, grzechot strugarki, postukiwanie młotków, syk natryskiwaczy lakierniczych i malarskich, gwar ludzki — cały ten zgiełk gorączkowej pracy wylewał się na zewnątrz w ciepłą sierpniową noc, płynął nad szosą, przewijał się nad łąkami wśród symfonii żabich kapel i smyczkowych orkiestr koników polnych i docierał aż do pierwszych domów w Aleksandrowicach.

★

Stefcia Czubrytówna marszczyła brwi siedząc przy otwartym oknie i nasłuchując, czy z daleka nie zawarczy motor Szarego. Tego dnia, w sobotę ostatnia „Jaskółka" z „chińskiej" serii miała wyjść z hangaru montażowego. Bolek powiedział, że niedzielę będzie miał prawdopodobnie wolną. Mogliby rano pojechać do Wisły, a wieczorem iść do kina, albo na jakąś zabawę taneczną.

Ale Stefcia — po prostu na złość — odrzekła, że jeszcze nie wie, co będzie robiła jutro. Może się zdecydować dopiero później, w domu. I Bolek obiecał, że wracając wstąpi do niej, żeby to ustalić. Teraz minęła już dziesiąta, a jego nie było...

★

Specjalny skład lor kolejowych do transportu „chińskiej" serii szybowców miał wyruszyć z Bielska w nocy z niedzieli na poniedziałek. Na rampę podstawiono go w sobotę rano, ale wskutek historii z butlami tlenowymi, która opóźniła pracę komisji odbiorczej, załadunek mógł się rozpocząć dopiero wieczorem, i to wyłącznie siłami i środkami nadawców.

Szary powątpiewał czy te środki wystarczą. Niemal połowa „Jaskółek" stała w magazynie, jeszcze nie zapakowana; trzeba było umieścić je w skrzyniach, zamocować skrzydła w stojakach, unieruchomić kadłuby, zabić wieka gwoździami, wtoczyć skrzynie po okrąglakach na samochody ciężarowe, przewieźć je na dworzec towarowy, przeładować na lory — wszystko to w ciągu jednej doby...

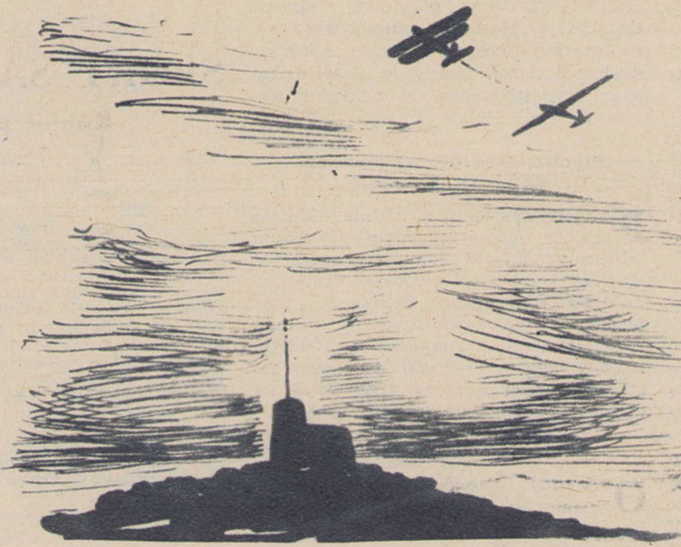
Ale po południu — podczas gdy ostatni szybowiec jeszcze nie wyszedł z sekcji pomiarów i badań w locie — stanęli do tej pracy nie tylko robotnicy, brygadziści i majstrowie, lecz także niemal wszyscy technicy, inżynierowie, konstruktorzy, piloci i urzędnicy Zakładów.

Naczelny dyrektor, Paweł Olgierd, sam świecił im przykładem. W rozpiętej koszuli z odwiniętymi rękawami, z których jeden postrzępił mu się na wystającym gwoździu, pocąc się i sapiąc, podsadzał się pod wielką skrzynię, pokrzykiwał, pęczniał z wysiłku i wraz z innymi wtaczał ją na platformę samochodu; pokpiwał z własnej tuszy i niewielkiej wydolności fizycznej, rozmazywał pot i kurz na czerwonej twarzy przypieczonej słońcem, zachęcał i wyśmiewał opieszałych. Hajduk na równi z praktykantami stolarskimi przykręcał wkręty stojaków, pełzał na czworakach wewnątrz skrzyń, wyłaniał się z nich głową naprzód, dopasowywał wieka, walił młotkiem, aż się rozlegało. Finse dyrygował inżynierami i pilotami, dwoił się i troił, biegał od jednej grupy do drugiej, poprawiał, zrzędził, smoktał fajkę, przekrzywiał swoją myckę to na jedno ucho, to na drugie, jeździł na rampę, aby tam dopilnować roboty, pomóc, rozwikłać jakieś trudności, usunąć zatory.

Nastrój tej pracy u schyłku skwarnego dnia był wesoły, koleżeński i tryumfalny: „chińska" seria wyruszała w drogę; to, co spędzało sen z powiek wielu spośród nich, to co zawisło nad honorem Zakładów, od kilku tygodni ciążyło nad dyrekcją, kierownictwem produkcji, nad kierownikami działów i sekcji, nad brygadami — było już poza nimi. Wygrywali ten wyścig. Wspólnie pokonali przeszkody i zbliżali się do mety! Wszyscy razem ruszyli, aby teraz wygrać finisz.

Dopiero późną nocą, na parę godzin przed świtem przerwano załadunek, aby dokończyć go w niedzielę za dnia, po krótkim odpoczynku.

Szary chciał zabrać na motor Finsego, który ledwie się trzymał na nogach ze zmęczenia, ale Finse się uparł, że zostanie i będzie spał w pokoju nad garażem, gdzie było wolne łóżko, więc odjechali we dwóch z Ziębickim. Bolek dopiero teraz przypomniał sobie, że miał się zobaczyć ze Stefcią. Ale we wszystkich oknach domu Czubrytowej było ciemno; dochodziła druga po północy...



— Z rana mogę po was wstąpić — powiedział do Alojzego. — O piątej?

— O piątej — mruknął sennie Ziębicki. — Chyba się obudzę...

Podali sobie ręce. Szary zawahał się, raz jeszcze spojrzał po ciemnych oknach, w które zaglądał niski księżyc, i powiedział:

— Jakbyście przypadkiem widzieli Stefkę, to jej powiedzcie, że skończymy dopiero po południu, dobrze?

— Stefkę? — powtórzył Ziębicki z uśmiechem, który zamienił się w przeciągłe ziewnięcie. — Aa — Stefkę... Gdzie tam! Będzie spała. Ale Józia jej powie. Toście się pogodzili?

— Ja się z nią nie kłóciłem; nie mieliśmy się co godzić — odburknął Szary. — No, to dobranoc.

Zapuścił motor, ruszył. Ziębicki patrzył za nim przez chwilę. Chciał mu po przyjacielsku doradzić, żeby sobie nie zawracał głowy tą dziewczyną. Znał ją przecież: dziś ten, jutro tamten. Powstrzymał się jednak; bądź co bądź Stefcia była siostrą jego żony; nie chciał przemawiać przeciw własnej rodzinie.

A, co mnie do tego! — pomyślał z niechęcią. — Nie będę się wtrącał.

Wzruszył ramionami, jakby zrzucał tę sprawę z bark, cicho wszedł do sypialni, rozebrał się po ciemku, żeby nie obudzić Józi, wlazł do łóżka, wyciągnął się na wznak. Prawie natychmiast przywalił go ciężki kamienny sen.

★

W niedzielę od rana panował nieznośny upał. Skwar lał się z nieba, powietrze duszne, ciężkie, lepkie jak gorąca, kleista galareta drgało nad rozpaloną ziemią; najlżejsze tchnienie wiatru nie poruszało przywiędłych od żaru liści i traw.

Po południu ludzie uznojeni dzisiejszym dziesięciogodzinnym wysiłkiem pokładli się w cieniu, kurząc papierosy i rozprawiając o swoim zwycięstwie: „chińska" seria „Jaskółek" była już załadowana; tylko w biurze administracji wystawiano jeszcze jakieś faktury, a w gabinecie naczelnego inżyniera podpisywano protokoły i porządkowano karty pracy.

Wkrótce jednak rozmowy umilkły: ten i ów odwracał się i zasypiał, a wreszcie sen ogarnął prawie wszystkich. Leżeli w bezwładnych pozach, wyciągnięci na wznak, z rozrzuconymi ramionami, na boku, podkurczywszy kolana, twarzą ku ziemi, lub pół siedząc, z głową opartą o pień drzewa — jak snopy zboża rozrzucone wichurą.

Szary nie spał. Kurz i pot wgryzały mu się w skórę, a kołnierz roboczego kombinezonu ocierał szyję. Postanowił umyć się i wyprysznicować zanim pojedzie do domu, ale nie chciało mu się wstać i pójść do umywalni. Odrzucił niedopałek papierosa. Przez głowę przewinęła mu się myśl o Stefci; Ziębicki naturalnie zapomniał o jego prośbie — nawet nie rozmawiał z żoną. Stefcia się obrazi.

Może nawet i lepiej — pomyślał. — To wszystko nie ma sensu.

Wydało mu się, że jego postępowanie z tą dziewczyną jest nieuczciwe. Pociągały go ku niej tylko zmysły, a ona mogła przypuszczać... No, co prawda nie był pierwszy i zapewne nie ostatni. A przy tym ona sama mu się narzuciła: sama go zaczepiała. Nie mówił jej nigdy o swoich uczuciach; nie wprowadzał jej w błąd. Ale też nie stawiał jasno sprawy...

Tak mi było wygodniej — skarcił się w myślach. — Trzeba z tym skończyć.

Podniósł się, wyszedł spomiędzy drzew na słońce, rozejrzał się po niebie. Na południo-zachodzie gromadziły się ciemne, groźne chmury.

Będzie burza — pomyślał.

Wtem w oddali, na samym horyzoncie dostrzegł samotny szybowiec zmierzający ku lotnisku. Westchnął. Od dwóch tygodni nie siedział za sterem w kabinie. Zatęsknił za lataniem.

Teraz to sobie odbiję — uśmiechnął się.

Spojrzał raz jeszcze w tamtą stronę i wreszcie poszedł się wykąpać.

Orzeźwiony zimnym tuszem, jechał do domu najkrótszą drogą przez lotnisko obok aeroklubu, i mijając hangar zobaczył ów szybowiec — „Muchę-ter" — który widocznie wylądował, w sam czas przed nadejściem burzy. Troje ludzi z trudem wciągało maszynę do wnętrza, więc zatrzymał się, żeby im pomóc.

— Skąd ta „Mucha"? — zapytał dyżurnego mechanika.

— Z Warszawy — odrzekł tamten. — Na przelocie.

Szary spojrzał na drobną postać pilota przy ogonie. Wydała mu się znajoma. Uświadomił sobie nagle, że to dziewczyna.

— Baśka! — powiedział głośno, zaskoczony.

Zwróciła ku niemu głowę.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Odrzutowcem po świecie

ŚMIGŁOWIEC W SŁUŻBIE POGOTOWIA GÓRSKIEGO

DEPARTAMENT lotnictwa cywilnego we Francji oddał do dyspozycji Alpejskiego Pogotowia Ratowniczego w Chamonix śmigłowiec typu Bell. Śmigłowiec ten oddaje wielkie usługi przy ratowaniu ludzi, którzy ulegli wypadkowi. Pozwala on na szybki transport ekipy ratowniczej w pobliżu miejsca wypadku i udzielenie natychmiastowej pomocy przez lekarza. Następnie można zawieść chorego w ciągu 10 czy 15 minut do szpitala, unikając długich godzin znoszenia rannego z gór w doliny. Śmigłowiec może się zbliżyć na 50 metrów do ściany skalnej, a w razie trudności podczas wspinaczki może zrzucić alpinistom liny.

Jedyną niedogodnością, jak podaje prasa francuska, jest wysoki koszt eksploatacji śmigłowca typu Bell, bowiem 1 godzina lotu kosztuje 35 000 franków.

SUKCES RADZIECKIEGO MODELARZA

OSTATNIĄ próbą sił radzieckich modelarzy przed wielkim turniejem międzynarodowym w CSR były zawody ZSRR — Szwecja — Finlandia, rozegrane niedawno w Jamiiärvi, koło stolicy Finlandii — Helsinek.

Program zawodów obejmuje starty modeli szybowców klasy międzynarodowej A-2.

Duży sukces odniósł reprezentant ZSRR — J. Sokołow, zdobywając I miejsce. Dwa następne miejsca zajęli modelarze fińscy, Nurminen i Huhtinen, a trzecie — Szwed Hagel.

A. D.

STEROWCE?

Inż. Gerhard Gembe z Frankfurtu (NRF) przedłożył projekt nowego sterowca. Według niego przelot Atlantyku na sterowcu będzie pięć razy ekonomiczniejszy niż na samolocie. Statek powietrzny inż. Gembe ma mieć 255 m długości, 71,5 m wysokości i 110 m szerokości. W kabinie pasażerskiej pomieści się 300 osób. Będzie on posiadał prędkość 300—400 km/h, a zasięg 14 000 km. Debaty nad realizacją projektu trwają.

CZY UDA SIĘ PRZESKOCZYĆ LA MANCHE NA SPADOCHRONIE?

FRANCUSKI skoczek spadochronowy Naudin, posługując się specjalnym zespołem składającym się z 6 spadochronów razem złączonych o łącznej powierzchni 144 metrów kwadratowych i ciężarze 30 kG, dokonał skoku z wysokości 3 000 m nad miejscowością Chartres. Wylądował on o 13 km od miejsca wyskoku, przy czym czas „lotu" trwał 21 minut. Naudin ma zamiar „przeskoczyć" w podobny sposób kanał La Manche, opuszczając samolot nad brzegami Anglii i korzystając podczas spadania z wiatrów, które często wieją od brzegów angielskich w stronę Francji.

PIĘĆDZIESIĘCIOTYSIĘCZNY LOT NAD ATLANTYKIEM

PANAMERYKAŃSKIE linie lotnicze (PAA) obchodziły mały jubileusz — transatlantycki samolot pasażerski tej linii odbył pięćdziesięciotysięczny lot nad Atlantykiem. Między 67 pasażerami, którzy wystartowali z Nowego Jorku do Paryża, znajdował się 79-letni William Eck, który jako pierwszy pasażer wykupił bilet w 1939 roku na przelot przez Atlantyk linią PAA.

NOWA LINIA ŚMIGŁOWCA

OSTATNIO uruchomiono regularną komunikacyjną linię śmigłowcową pomiędzy Kopenhagą (Danią) i Malmoe (Szwecja). Czas przelotu między dwoma lotniskami, znajdującymi się w centrum obu miast, wynosi 15 minut.

P.





Święto lotnictwa CSR

W dniu 4 września lotnictwo czechosłowackie obchodzi uroczyście swoje święto. W dniu tym lotnicy — sportowcy zrzeszeni w SVAZARM-ie zorganizowali szereg imprez, niezależnie od pokazów wojskowych.

Na zdjęciach fragmenty z przygotowań do pokazów w wykonaniu pilotów z Ostrawy. Od góry: gwiazda, niżej grupowy lot szybowców na holu samolotowym (1).

„MOTOR—PILIS"

Próby motoryzacji szybownictwa czynione są od dawna ze zmiennymi sukcesami. Ostatnio ciekawą próbę przeprowadzili węgierscy szybownicy, zaopatrując szybowiec „Pilis" w 25-konny silnik umieszczony w opływowej osłonie na wieżyczce pod skrzydłami. Jak podaje czasopismo „Repüles", motoszybowiec rozwija prędkość 70 km/h.



SPORT SAMOLOTOWY NA ŚWIECIE

Koniec pojedynku pilotek Auriol—Cochran

Od wielu lat światowa opinia lotnicza pasjonuje się etapami osobliwej rywalizacji pilotek Auriol (Francja) i Cochran (USA), które prześcigały się w ustalaniu coraz nowych kobiecych rekordów świata w szybkości lotu na samolotach myśliwskich. Ostatnim, oficjalnie zatwierdzonym rekordem, jest wynik pilotki amerykańskiej, 1087 km/h. Zdawało się, że wynik ten pozostanie naprawdę ostatnim, ponieważ na tegorocznej konferencji generalnej FAI postanowiono zaniechać odrębnego rejestrowania rekordów kobiecych w sporcie lotniczym i dokonać w ten sposób zupełnego równouprawnienia obu płci. *)

Konferencja skończyła się 25 czerwca, lecz uchwała miała nabrać mocy obowiązującej dopiero od 1 lipca. Ambitnej córce b. prezydenta Francji, Auriol, wystarczyło tych parę dni na przygotowanie się do nowej próby, którą przeprowadziła 30 czerwca, a więc w ostatnim możliwym terminie! Użyty został samolot odrzutowy „Mystere IV-n." Pilotka trzykrotnie przebyła trasę kontrolną Bretigny — Vilaroche — Bretigny, uzyskując wg obliczeń wstępnych szybkość powyżej 1100 km/h! (Dokładny wynik, z uwzględnieniem wszelkich poprawek, nie został jeszcze podany). Tak więc dzielna Francuzka zeszła z placu boju zwyciężając dosłownie w ostatniej minucie wieloletniej gry.

———

*) Nie dotyczy to jedynie szybownictwa, w którym nadal klasyfikuje się oddzielnie rekordy kobiece i męskie.

Raid 50-lecia FAI

Dla uczczenia 50-letniej rocznicy założenia FAI, z ramienia jej komisji sportowej, Aeroklub Francuski przeprowadził wielki międzynarodowy raid, w którym wzięło udział ogółem 135 samolotów sportowych z 12 państw. Zawodnicy podzieleni byli na grupy A i B, wg klasy samolotów. Zasadniczą konkurencją był raid okrężny, który przeprowadzono w czasie od 8 do 15 czerwca.

Trasa grupy A liczyła 3200 km, z podziałem na 8 etapów dziennych i 16 odcinków (międzylądowań). Start mieścił się w Vichy, meta w Paryżu (Le Bourget). Trasa prowadziła częściowo przez Szwajcarię (Genewa, Bazylea).

W grupie B trasa była dłuższa (4500 km), obejmując również 8 etapów dziennych w 14 odcinkach. Trasa prowadziła z Perpignan (w południowej Francji) przez szereg lotnisk hiszpańskich do Paryża (Le Bourget). Dodatkowo w grupie tej przeprowadzono szereg urozmaicających konkurencji dodatkowych na poszczególnych etapach trasy. I tak w Rabacie przeprowadzono konkurencję celności zrzutu meldunku, podczas której zdarzył się jedyny poważniejszy wypadek raidu. Zawodnik belgijski Goeumens, pilotujący dwusilnikowy samolot „Piper", po zrzucie meldunku niedość wcześnie przywrócił obroty jednego z silników. Samolot, przeciągnięty na małej wysokości, przepadł i rozbił się w odległości niewielu metrów od stojących w rzędzie samolotów na lotnisku(!). Szczęściem pilot i dwaj pasażerowie nie ponieśli żadnego szwanku, czwarta pasażerka doznała jedynie lekkiego złamania żebra.

Interesujące zadanie czekało zawodników w Biarritz. Na plaży nadmorskiej wytyczono za pomocą znaków odcinek. Zadanie polegało na tym, by jak najdokładniej zmierzyć długość tego odcinka, posługując się samolotem. Wymagało to kilkakrotnego przelecenia go w obu kierunkach, z wykonaniem precyzyjnego pomiaru czasu i wyeliminowaniem wpływu wiatru na prędkość samolotu. Wszystkie potrzebne obliczenia wykonywano na pokładzie samolotu podczas lotu.

Konkurs dokładności lądowania przeprowadzono na pasie betonowym przy silnym wietrze bocznym. Jako najlepsze wyniki zanotowano 3 równorzędne lądowania dokładnie w wyznaczonym celu. Wśród tych najbardziej „precyzyjnych" załóg znalazły się dwie załogi szwajcarskie.

Następne zadanie polegało na odszukaniu i dokładnym określeniu położenia (z dokładnością do 1 sekundy kątowej wg współrzędnych geograficznych!) znaków wyłożonych w terenie. Na odcinku Dinard — Brest przeprowadzono konkurs dokładności czasu przylotu na oznaczony punkt, z dokładnością do 0,1 sekundy. Wreszcie, już na ziemi, poddano samoloty szczegółowemu przeglądowi, z punktacją za elegancję, komfort i wyposażenie techniczne. Jako najlepiej przygotowany uznano samolot typu „Norecrin" (konstrukcji francuskiej), na którym latała pilotka francuska La Lande. Drugim był samolot „Cessna 190" załogi szwajcarskiej Scottoni—Bodmer.

W ogólnej punktacji raidu pierwsze miejsce zajął pilot jugosłowiański Ivan Branko na samolocie „Bonanza". Drugą była załoga luksemburska Dupont—Läderach na samolocie KZ-VII (tzw. „duński Storch"), na trzecim uplasowała się załoga szwajcarska Scottoni—Bodmer na samolocie „Cessna 190".

Raid 50-lecia FAI był największą tego rodzaju imprezą sportową po wojnie, choćby z uwagi na ilość samolotów, długość tras i ilość zadań. Niewątpliwie przyczyni się on do ożywienia międzynarodowych kontaktów lotników-sportowców.

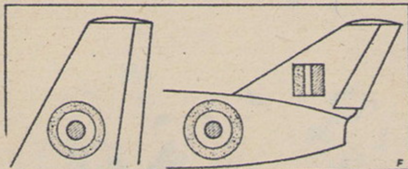
INŻ. KAZIMIERZ DĄBROWSKI

ZNAKI ROZPOZNAWCZE SAMOLOTÓW (3)

INDIE

Samoloty wojskowego lotnictwa republiki Indii oznaczone są znakiem złożonym z trzech kół współśrodkowych w kolorach złotym, białym i zielonym, który umieszczony jest na płatach nośnych i na bokach kadłuba. W tych samych kolorach wykonany jest prostokątny znak umieszczony na bokach statecznika pionowego.

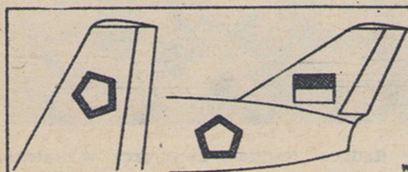
Na samolotach cywilnych znajduje się oznaczenie grupą literową VT-...



INDONEZJA

Przynależność państwowa samolotów wojskowych Indonezji określana jest przy pomocy znaku w kształcie białego pięcioboku obramowanego czerwienią, umieszczonego na płatach i na bokach kadłuba. Na stateczniku pionowym wymalowana jest miniatura flagi, stanowiącej jak gdyby lustrzane odbicie flagi polskiej, gdyż składającej się podobnie, jak ona z dwóch pasów poziomych, białego i czerwonego, jednak w odmiennym wzajemnym ułożeniu (czerwony pas na górze).

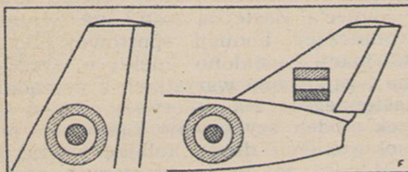
Samoloty cywilne oznaczone są grupą literową PK-...



IRAN

Irańskim (perskim) znakiem przynależności państwowej jest potrójne koło czerwono-biało-zielone, umieszczone na płatach i na kadłubie. Na stateczniku kierunkowym znajduje się miniatura flagi państwowej — prostokąt o poziomych pasach czerwonym, białym i zielonym.

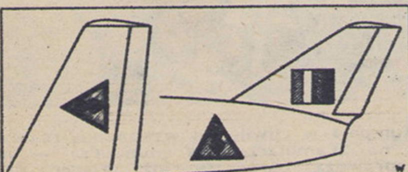
Na samolotach cywilnych widnieje literowy znak przynależności państwowej EP-...



IRAK

Na płatach i kadłubie samolotów wojskowych Iraku znajduje się znak przynależności w postaci zielonego trójkąta równobocznego, obramowanego czarnym paskiem, na którego tle widnieje czerwona litera arabska. Znak na stateczniku pionowym ma formę prostokąta podzielonego na cztery pionowe pasy w kolorach zielonym, białym, czerwonym i czarnym.

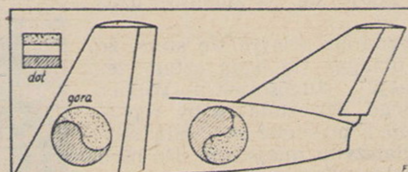
Znakiem przynależności państwowej na samolotach cywilnych jest grupa literowa YI-...



IRLANDIA

Samoloty wojskowe Irlandii noszą znaki inne na górnej a inne na dolnej stronie płatów nośnych. Na stronie górnej znajduje się znak okrągły podzielony linią wężową na dwa równe pola o kolorach pomarańczowym i zielonym, a na stronie dolnej znajduje się prostokąt podzielony na pionowe pasy, zielony, biały i pomarańczowy (tak jak flaga państwowa). Na kadłubie znajduje się znak taki jak na wierzchu płatów (okrągły). Usterzenie pionowe bez znaków.

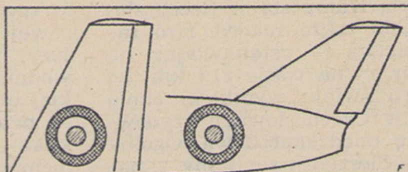
Na samolotach cywilnych widnieją litery EI-...



ITALIA

Republika włoska płaty i kadłuby swych samolotów wojskowych zaopatrzyła w znaki typowego kształtu (koła współśrodkowe) o kolorach narodowych — zielonym, białym i czerwonym. Usterzenie pionowe jest wolne od znaków.

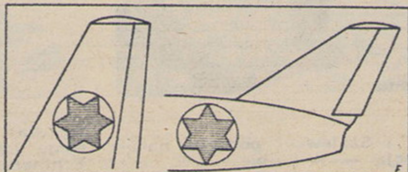
Na samolotach cywilnych oznaczenie przynależności państwowej odbywa się przy pomocy litery „I" i następującej po niej grupy czteroliterowej o dowolnej kombinacji (I-...).



IZRAEL

Znakiem przynależności państwowej samolotów wojskowych Izraela jest niebieska sześcioramienna gwiazda Syjonu na białym okrągłym tle. Znak taki umieszczony jest na obu stronach płatów nośnych oraz na boku kadłuba. Na usterzeniu pionowym nie ma żadnych znaków.

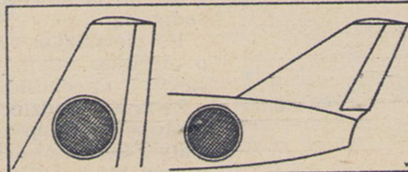
Oznaczenie przynależności państwowej samolotów cywilnych Izraela odbiega nieco od oznaczeń większości państw, nie jest bowiem dokonane przy pomocy grupy literowej, ale przy pomocy mieszanej grupy literowo-cyfrowej „4X", po której następuje dowolna kombinacja 3-literowa rejestracji (4X-...).



JAPONIA

Znakiem przynależności państwowej samolotów japońskich Obronnych Sił Powietrznych i Morskich jest tradycyjne czerwone koło, mające obrazować wschodzące słońce. Koło to, umieszczone tylko na płatach i kadłubie, otoczone jest wąskim obramowaniem koloru białego.

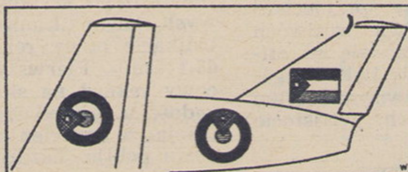
Samoloty cywilne mają znak przynależności w postaci stałej litery „J", po której następuje kombinacja 4 liter dowolnych (J—...).



JORDANIA

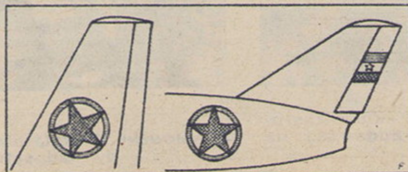
Pod znakami Jordanii latają samoloty wojskowe tzw. Legionu Arabskiego. Główną jego część stanowi potrójne koło zielono-biało-czarne, na którego tle wymalowany jest czerwony klin z białą gwiazdą. Taki znak jest umieszczony na płatach i kadłubie. Na stateczniku pionowym wymalowana jest miniatura flagi Jordanii — prostokąt podzielony na trzy poziome pasy w kolorach zielonym, białym i czarnym, z czerwonym klinem i białą gwiazdą.

Na samolotach cywilnych istnieją litery TJ—...



JUGOSŁAWIA

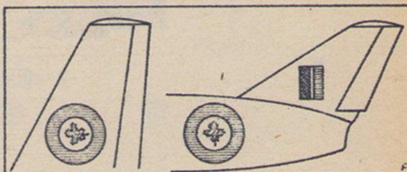
Znak na samolotach wojskowych na obu stronach płatów nośnych oraz na bokach kadłuba ma postać czerwonej pięcioramiennej gwiazdy na tle okrągłej biało-niebieskiej tarczy (białe jest wnętrze, otok niebieski). Na sterze kierunkowym wymalowana jest miniatura flagi państwowej tj. trzy paski jednakowej szerokości, czerwony, biały, niebieski. Na pasku białym czerwona pięcioramienna gwiazda. Na samolotach cywilnych grupa literowa określająca przynależność państwową jest YU—...



KANADA

Znak umieszczony na płatach i kadłubie samolotów kanadyjskich przedstawia czerwony liść klonu (herb państwowy) na tle podwójnego koła biało-niebieskiego. Na stateczniku pionowym znajduje się znak prostokątny podzielony na trzy pionowe pasy: niebieski, biały i czerwony. Pas biały, biegnący w środku, ma szerokość znacznie mniejszą niż pasy niebieski i czerwony otaczające go z boku.

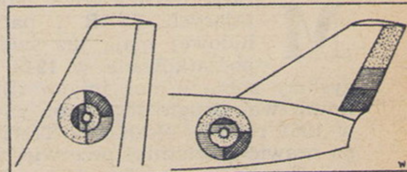
Grupa literowa dla samolotów cywilnych Kanady jest CF—...



KOLUMBIA

Znak przynależności państwowej na płatach i kadłubie samolotów wojskowych ma postać kołowej tarczy podzielonej na szereg pól w kolorach narodowych tj. żółtym, niebieskim i czerwonym. Na środku tarczy białe stylizowane słońce. Ster kierunkowy pomalowany na poziome pasy, z których najwyższy, żółty, jest dwukrotnie szerszy od dwóch pasów dolnych, niebieskiego i czerwonego.

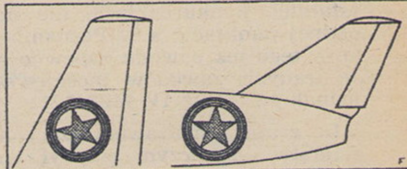
Na samolotach cywilnych znajduje się grupa literowa HK—...



KOREAŃSKA REPUBLIKA LUDOWO-DEMOKRATYCZNA

Przynależność państwową samolotów wojskowych Ludowej Korei oznacza czerwona pięcioramienna gwiazda umieszczona w czerwono-niebiesko-białym pierścieniu. Znak ten znajduje się na skrzydłach i na bokach kadłuba. Na usterzeniu kierunkowym nie ma żadnych znaków.

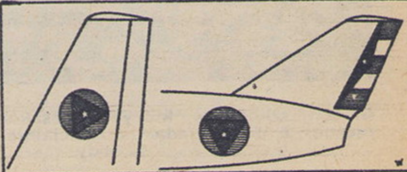
Co do oznaczenia samolotów cywilnych brak danych.

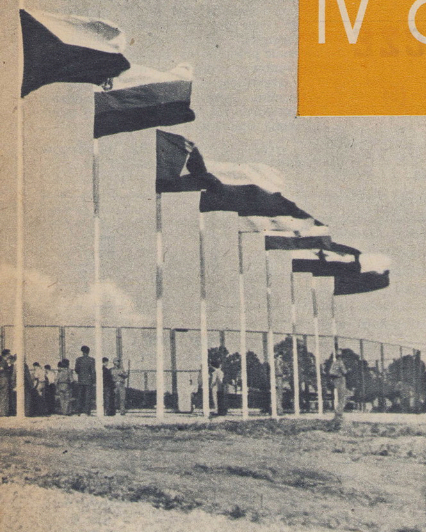


KUBA

Znak wojskowy ma postać tarczy kołowej koloru niebieskiego, na tle której znajduje się czerwony trójkąt równoboczny z białą pięcioramienną gwiazdą. Taki znak jest umieszczony na płatach i kadłubie. Ster kierunkowy pomalowany na wzór flagi państwowej — pasy poziome niebiesko-białe z czerwonym trójkątem, na którego tle widnieje biała pięcioramienna gwiazda.

Na samolotach cywilnych przynależność państwowa określana grupą literową CU—... (D. c. n.)





IV OLIMPIADA MAŁEGO LOTNICTWA

OD NASZEGO SPECJALNEGO WYSŁANNIKA

MIĘDZYNARODOWE Zawody Modeli Latających ZSRR i państw demokracji ludowej mają już swoją tradycję. Zapoczątkowane w 1949 r. na Węgrzech zyskały sobie u nas miano Olimpiady Małego Lotnictwa. Drugie tego typu zawody odbyły się w 1951 roku w Poznaniu. Trzecie zorganizował, po prawie trzyletniej przerwie, Związek Radziecki. Trzeba powiedzieć, że zeszłoroczna impreza moskiewska znacznie przewyższyła swym rozmachem i poziomem dotychczasowe zawody modelarskie organizowane w Budapeszcie i Poznaniu, zwłaszcza, że udział startujących w nich krajów zwiększył się do ośmiu. Modelarze czechosłowaccy jako zwycięzcy z Moskwy stali się organizatorami następnych z kolei, czwartych już Międzynarodowych Zawodów Modeli Latających. Toteż zdziwiło nas, kiedy po przybyciu do Vrchlabi — miejsca IV Olimpiady Małego Lotnictwa — dowiedzieliśmy się, że oficjalnie uznaje się tu ją jako drugą, przekreślając tym samym dotychczasowy dorobek tego rodzaju spotkań. Być może stało się to dlatego, że Czechosłowacy na zawody węgierskie przyjechali z opóźnieniem i startowali zaledwie w dwóch ostatnich konkurencjach, nie licząc się w oficjalnej punktacji, a w Poznaniu nie byli w ogóle. Z tego też powodu zapewne nawiązano tylko do tradycji zawodów moskiewskich. W istocie jednak są to już IV MZML!

Do grupy współzawodniczących państw w modelarstwie lotniczym przybył tym razem nowy partner — Jugosławia. Trzy pierwsze dni przed oficjalnym otwarciem zawodów pozwoliły podczas prób i przeglądu technicznego zorientować się, że modelarze jugosłowiańscy reprezentują wysoki poziom i będą groźnym przeciwnikiem. Wystarczy wspomnieć, że brali oni — począwszy od 1947 r. do chwili obecnej — udział w dwudziestu imprezach międzynarodowych, zdobywając szereg sukcesów. W tym roku np. brali udział w alpejskich zawodach o mistrzostwo Europy w kategorii modeli wolnolatających z napędem mechanicznym, gdzie zajęli pierwsze, drugie, czwarte i piąte miejsca, zdobywając zarazem drużynowe mistrzostwo Europy w tej kategorii. Skoro już mowa o Jugosławii, to trzeba jeszcze dodać, że jest tam zarejestrowanych 20 000 czynnych modelarzy, spośród których trzech posiada diamentowe odznaki modelarskie, piętnastu złote, a pięćdziesięciu srebrne. Za dużo może, jak na początek, rozpisałem się o modelarzach Jugosławii, ale wypływa to zapewne z tego, że budzą tu oni we Vrchlabi duże zainteresowanie i ogólną ciekawość. Zdaje się, że zupełnie uzasadnioną.

Po pierwszym rozeznaniu jasnym się stało, że o pierwsze miejsce ubiegać się będą cztery zespoły: Czechosłowacji, Jugosławii, Węgier i Związku Radzieckiego. Pozostałe ekipy reprezentują średni poziom i podzielić się będą musiały z koniecznością dalszymi miejscami. Do nich należy też i ekipa Polski. O wyniki naszego zespołu w trzech pierwszych kategoriach jesteśmy spokojni. Najwięcej niepewności budzą nasze modele na uwięzi, gdzie — co tu dużo się łudzić — wyglądamy na tle innych drużyn słabiutko.

Lotnisko we Vrchlabi jest małe i do tego pagórkowate, tylko o dwóch kierunkach startu. Miejsce dość niefortunne na wielkie zawody modelarskie. Przy silniejszym wietrze południowym modele szybko znikają za wzgórzami i laskami — trudno je później nawet odszukać, choćby z pomocą samolotów. Zdarzyło się to już Bułgarom, Rumunom i zawodnikom NRD, których modele podczas prób uciekły dość daleko i trzeba je było długo szukać, co w wypadku startu w konkurencji jest niezbyt wygodne dla zawodnika, zwłaszcza jeżeli model zostanie uszkodzony. Bułgar Boncew ustanowił m. in. w czasie prób nowy rekord krajowy w szybowcach wynikiem 12 min. 24 sek.

W przeddzień otwarcia zawodów „lotniczy Zatopek" — jak nazywają Kumposta w Czechosłowacji, bije we Vrchlabi także rekord, tym razem dużego szybownictwa — ustanawiając na wysłużonym „Laminarze" na trasie 219 km po trójkącie nowy rekord świata wynikiem około 63,3 km/h. Pierwszy w Czechosłowacji szybowcowy rekord na skalę międzynarodową. Ogólna radość u gospodarzy. Cieszymy się i my z nadzieją, że przecież któryś z naszych wnet Kumposta pobije. Zazdrości mu lauru Vera Šlechtova. Obiecuje wyprawę po kobiecy rekord w tej kategorii. Życzymy powodzenia.



Węgier Radoczi Nandor, zwycięzca w kategorii modeli szybowców, w chwilę po odniesionym sukcesie na lotnisku we Vrchlabi.

Foto: K. Masojidek

W środę — 3 sierpnia w południe Komisja Techniczna IV MZML zakończyła przegląd modeli. U naszych wszystko było w porządku, tylko Niestoj musiał obcinać skrzydła u swego moskiewskiego modelu. Ciekawe, zeszłego roku powierzchnia nośna była dobra, w tym roku za duża. Ale to już drobiazg.

O godzinie 14-tej tego samego dnia odbyło się w specjalnie przygotowanej sali Szkoły Szybowcowej pierwsze posiedzenie międzynarodowego jury, na którym wybrano jednogłośnie na przewodniczącego kierownika ekipy czechosłowackiej inż. Němec'a. Zastępcą został inż. Schindler — przewodniczący komisji sportowej. Podano kilka informacji, ustalono niektóre szczegóły techniczne i zapoznano wszystkich z porządkiem dnia następnego. Na pierwszy ogień idą w czwartek modele szybowców. Losowanie przynosi Wesołowskiemu drugą kolejkę startu. Czy dobrze? Mówią, że lepiej startować później. Nasz beniaminek w reprezentacji uważa, że wszystko jedno. Może ma rację.

Oficjalnego otwarcia zawodów dokonał przewodniczący KC SVAZARM-u generał-porucznik C. Hruška. Odbyło się ono o godzinie 19-ej w letniej jadalni i połączone zostało z kolacją. Witając przybyłe na zawody ekipy poszczególnych państw generał Hruška wskazał w swym przemówieniu, że te Międzynarodowe Zawody Modeli Latających odbywają się w roku, w którym cały naród w Czechosłowacji obchodzi dziesiątą rocznicę wyzwolenia przez sławną Armię Radziecką. Trzeba tu przy tym wspomnieć, że wszystkie narody, których przedstawiciele znajdują się na zawodach, były także wyzwolone w latach 1944—1945 przez Armię Radziecką. Przewodniczący KC SVAZARM-u podkreślił w swym przemówieniu, że MZML są dalszym ciągiem I Ogólnopaństwowej Spartakiady, która miała wiele sukcesów i była wysoko oceniona przez zagranicznych gości, a wykazała siłę i sprawność czechosłowackiego ludu. „Cieszymy się bardzo — powiedział on — że mogliśmy zorganizować te piękne zawody w naszej ojczyźnie i mamy nadzieję, że wszystkim naszym gościom będzie się u nas podobało." Okrzykiem: Niech żyje pokój! Niech żyje współpraca między narodami! — zakończył swe przemówienie generał Hruška, otwierając zawody.

Po kolacji niektórzy — a przede wszystkim startujący jutro zawodnicy wymknęli się, by położyć się spać. Inni zostali na koncercie i tańcach. Mnie i kilku innych skusiła telewizja. Nadawano akurat reportaż z warszawskiego Festiwalu. Z ekranu telewizora urzekała nas pełna wdzięku, młodości i radości życia Warszawa. Szkoda, że nie możemy tego oglądać bezpośrednio.

*

O 5.30 megafon grzmi muzyką. Wstajemy bez ociągania. Przed budynkiem ruch. Niektórzy — zwłaszcza komisarze — wstali jeszcze wcześniej od nas. Na dworze pochmurno, ale bezwietrznie.



Gmach szkoły, w którym mieszkały ekipy zagraniczne. Z lewej jadalnia specjalnie zbudowana na zawody.



Wesołowski, Zawal, Stec i Szajewski podczas narady nad sytuacją — w klubie.

Foto: SP-K (6).



Jaroslav Kumpost w chwilę po wykonaniu rekordowego lotu na „Laminarze". W mundurze — mjr Echtner, sprawdza barografy inż. Nemec, przewodniczący jury IV MZML.

Deszcz wisi w powietrzu. Z niezbyt wesołymi minami, urągając na pogodę, która jak na złość zepsuła się dzisiaj, idziemy wszyscy na start. Jest zimno. Opatuleni w płaszcze towarzyszymy Wesołowskiemu, który tremę i zdenerwowanie usiłuje pokryć uśmiechem. Niestoj dowcipami stwarza pogodny nastrój.

Start rozłożono mniej więcej na środku lotniska. Spiker zawodów — znany nam z Ostrawy Frey — zapowiada 10-minutowy czas przygotowania się pierwszego zawodnika. Ciemne zwały chmur, nadciągające od gór, niepokoją coraz bardziej. Będzie chyba lało. Jest ponuro i zimno coraz bardziej.

Punktualnie o 6.30 wychodzi na start Harapad — reprezentujący drugą drużynę Czechosłowacji. Rozpoczyna się pierwsza kolejka startów w kategorii modeli szybowców. Model Harapada robi półtorej minuty. Teraz kolej na Wesołowskiego. Widać, że chłopak jest wyraźnie zdenerwowany. Towarzyszy mu Niestoj, który wypuszcza model. Holowanie nie najlepsze. Model źle się wyczepił, skutkiem czego traci kilka metrów wysokości. Lot jest jednak niezły. Prawie dwie i pół minuty. Jak na pierwszy start i do tego przy takiej pogodzie, to wcale nieźle. Jesteśmy pełni optymizmu. Żeby tylko tak dalej.

Jugosłowianin Kmoch, którego model lata bardzo nisko i ląduje za hangarem na drzewie, ma gorszy czas. Ale Niemiec Edelmann uzyskuje czas lepszy od Wesołowskiego. Zaczyna kropić deszcz. Uwagę skupia teraz model Węgra Radoczi'ego, którego loty obserwowaliśmy na próbach. Model ładnie robi rundę i odchodzi na przyzwoitej wysokości w stronę gór. Najładniejszy i najdłuższy dotychczas lot. Węgier robi przeszło 3 minuty. Pierwsze maksimum... i pierwsze oklaski na starcie. Wcale się nie przejaśnia. Deszcz kropi z przerwami.

Czekamy teraz z niecierpliwością na start Botwinowa, który ma ostatnią kolejkę. Spotyka nas jednak lekkie rozczarowanie. Zawodnik radziecki źle wyczepił model i w efekcie robi dwie minuty. A przecież na próbach miał ładne loty. Pierwsza kolejka startów skończona. Przed tablicą wyników studiujemy miejsca. Wesołowski jest trzeci. Nie ma powodu do niezadowolenia. Oby... oby...

W drugim starcie nasz zawodnik wyprowadza model dobrze, ale w deszczu, który zaczyna porządnie już teraz kropić. Czas lotu trochę gorszy od poprzedniego. Kmoch ma trochę więcej szczęścia, gdyż deszcz na chwilę przestaje. Efekt — drugi w tym dniu trzyminutowy lot. Zbiera zasłużone oklaski. Dla innych zawodników pogoda jest mniej łaskawa. Deszcz już nie pada, a leje. Starty trwają jednak dalej. W takiej sytuacji zbiera się na gorąco jury międzynarodowe. Postanawia przerwać starty po zakończeniu drugiej kolejki. Czasy lotów kształtują się w granicach 2-ch minut. Lepszy od Wesołowskiego wynik uzyskuje oprócz Kmocha tylko Horyna (CSR). Botwinow i tym razem zawodzi. Powtarza pierwszy wynik. O 7.30 schodzimy z lotniska. Deszcz leje bez przerwy. Wesołowski po dwóch startach znalazł się na piątym miejscu. Można jeszcze wytrzymać. Żeby tylko nie spadł niżej. Idziemy na śniadanie.

Pogoda się nie poprawia. Około 10-tej przestaje jednak padać. O 11-tej zbiera się jury. Wyznacza starty na 13.30, zaraz po obiedzie, ponieważ komunikat meteo zapowiada znów deszcz około 15.00. Postanowiono skrócić czas przygotowania zawodnika tylko tym razem do 5-ciu minut.

Niestety. Starty popołudniowe przynoszą niepowodzenia Wesołowskiemu. Nad obszarem lotniska wyraźnie dusi, a szczególnie w tym okresie, kiedy startuje nasz zawodnik. Trzeci start odbył się znów w deszczu. Model zrobił rundę i ciasną spiralą szedł do dołu, robiąc jeden z najsłabszych czasów dnia — minutę bez sekundy. Radoczi robi w tym starcie drugie maksimum, a Botwinow pierwsze. Z uznaniem patrzymy jak model Węgra pięknie lata w tak podłych warunkach, umie on przy tym świetnie holować, czego nie można powiedzieć niestety o naszym Wesołowskim, który się musi jeszcze długo i wytrwale tej sztuki uczyć, chociaż model ma dobry. Trzeci start grzebie ostatecznie szanse Polaka, który spada w punktacji na ostatnie — 8 miejsce i nie wychodzi z niego już do końca, zwłaszcza, że i czwarty start jest dość słaby. W czwartej kolejce wszyscy zawodnicy uzyskują w ogóle słabe czasy, z wyjątkiem Horyny i Bułgara Boncewa, których modele latają ponad 2 minuty.

O pierwsze miejsce walczą teraz tylko Radoczi, Horyna i Kmoch, którzy ostatecznie lokują się też w tej kolejności w kategorii modeli szybowców. Piąty start Wesołowskiego jest lepszy, ale nie ratuje to już jego sytuacji. Jest ostatni.



Wesołowski obdarza autografami pionierów czechosłowackich.

Poprawiają się natomiast Georgescu i Botwinow (ten ostatni robi maksimum). W efekcie Rumun jest zaledwie o jedną sekundę lepszy od zawodnika radzieckiego, który musi się zadowolić 5 miejscem.

Wśród Węgrów ogromna radość. Pierwsze zwycięstwo. Radoczi odbiera gratulacje. My natomiast mamy kwaśne miny. Zaczyna się źle. Gorzej niż w Moskwie. Ostatniego miejsca nikt się przecież nie spodziewał. Żal nasz pogłębia się jeszcze bardziej, kiedy obserwujemy jak w szóstym starcie (po konkursie) Wesołowski robi swym modelem 3 min. 15 sek. Trzeba mieć naprawdę pecha. I Polak go niewątpliwie miał. Ale ocenę naszego zawodnika zostawmy na później.

Wieczorem nastrój w drużynie nie jest najgorszy. Trzeba umieć też przegrywać. W każdym razie jest to pierwszy czarny dzień polskiego modelarstwa we Vrchlabi. Mamy w zapasie jeszcze czterech zawodników. Jutro startuje Niestoj — nasza nadzieja. Liczymy na niego poważnie.

O 18.45 zbiera się jury zawodów. Inż. Schindler odczytuje wyniki pierwszej konkurencji, które zostają zatwierdzone jednogłośnie. Delegacja jugosłowiańska wniosła na posiedzeniu projekt, aby w drugiej konkurencji gumę ważyć

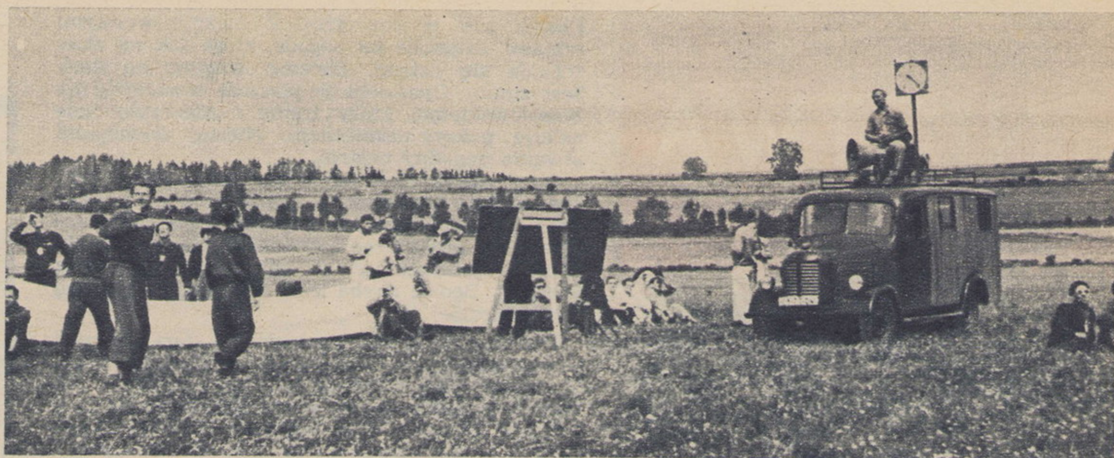


Zawodnik radziecki Oleg Gajewski ogląda z zainteresowaniem model Niestoja.

po zakończeniu zawodów. Nie zyskał on jednak aprobaty jury. Delegacja węgierska zaproponowała natomiast, aby tylko przed pierwszym startem ważyć gumę w obydwu modelach, a drugi model pozostawić pod opieką komisji w celu uniknięcia ciągłego sprawdzania gumy w dwóch modelach za każdym razem.

W wypadku, gdyby zawodnik startował ewentualnie z takich czy innych przyczyn drugim modelem, musi on być powtórnie sprawdzony (wraz z pierwszym) po wykonaniu lotu. W związku z tym Węgrzy zaproponowali 15 minut czasu przygotowawczego zawodnika przed pierwszym startem. Wniosek przyjęto z poprawką radziecką pozostania przy 10 minutach.

Komunikat meteo na piątek jest również niepomyślny. Pochmurno, niski pułap, z rana mgła, w ciągu dnia przelotne deszcze. Mimo to wyznaczono starty gumówek na godzinę 6.30. Dla Niestoja wylosowaliśmy ósmą kolejkę startu. Oby dzień był lepszy.



Na starcie Zawodów na lotnisku we Vrchlabi. Zwraca uwagę samochód z megafonem i zegarem czasowym. Foto: SP-K

W piątek wstajemy o 5.30. Niestoj wychodzi na start pewnie. Model dobrze sprawdzony. Na próbach nie latał poniżej 3 minut. Pierwszą kolejkę startów w gumówkach rozpoczyna Rumun Gaba. Ale największa uwaga wszystkich skupia się na Matwiejewie, którego model wyróżnia się. Zawodnika radzieckiego, który spokojnie nakręca gumę fotografują wprost ze wszystkich stron. Wreszcie start. Model pnie się stromo do góry jak strzała. W ciągu minuty zdobywa piękną wysokość. Nie ulega wątpliwości, że zrobi maksimum. W ciągu trzech minut nie stracił ze swej wysokości. Zza chmur pojawia się słońce. Dają się zauważyć pierwsze noszenia. Model Matwiejewa wcale nie schodzi niżej. Patrzymy na sekundomierz. Mija czwarta minuta lotu, piąta... Teraz zaczyna działać determalizator. Momentalnie model idzie do ziemi. Na starcie huczne oklaski. Pierwsze w tym dniu maksimum. Zawodnikowi NRD Güntherowi nie wychodzi start. Powtarza go drugim modelem.

Zaczyna się robić gorąco. Wzrasta emocja i poziom konkurencji. Nad górami wisi postrzępiona mgła, która rozchodzi się na wszystkie strony. Kropi lekki deszcz. Zawodnicy przykrywają modele. W międzyczasie Krizsma i Nešić robią maksimum. Oklaski. Pechowy start ma Cizek. Pęka mu guma i rozbija kadłub modelu. Startuje drugim. Deszcz kropi dalej. Rozglądamy się wokół, patrzymy do góry. Niewiadomo skąd pada, kiedy nad lotniskiem ładne okienko przez które świeci słońce — żadnej chmurki.

Uwaga skupia się teraz na starcie Niestoja, któremu pomaga Osiński. Włodek jest spokojny. Przy nakręceniu pęka mu jednak guma. Nie wiemy ile pasem (później się okazało, że tylko jedno). Mimo to model, trochę źle wypuszczony — jak gdyby przytrzymany — zdobywa dobrą wysokość i odchodzi w stronę gór. Jest termika. Rzuca nim. Odnosimy wrażenie, że model pompuje, Wesołowski biegnie za nim. Pewne 3 minuty. A więc czwarte w pierwszym starcie maksimum. Niestoj otrzymuje brawa.

Druga kolejka startów to same sensacje. Z wyjątkiem Bułgara Popowa, którego model źle wystartował i „wyżebrał" po prostu 82 sekundy oraz Krizsmy wszyscy zawodnicy robią maksimum. Nie ma co mówić, wysoki poziom konkurencji. Znowu obserwujemy piękny lot modelu Matwiejewa. Do akcji poszukiwania modeli, które często giną za wzgórzami startują samoloty, czekające w pogotowiu na przeciwległym krańcu lotniska. Kiedy startuje Niestoj zaczyna znowu kropić deszcz, ale niebo wyraźnie się przeciera. Będzie pogoda. Model Polaka wychodzi znowu dość niezgrabnie, lekko przytrzymany. Wykręca jednak ładną wysokość. Po półtorej minucie guma przestaje się kręcić. Pewny trzyminutowy lot.

Po dwóch startach mamy już rozeznanie. Trzech zawodników: Matwiejew, Nešić i Niestoj mają po dwa trzyminutowe loty. Najpoważniejsi kandydaci do pierwszego miejsca. Idą — jak to mówią — łeb w łeb równo. Polak jest w tej stawce równorzędnym partnerem. Idziemy teraz na śniadanie. Niestoj zostaje na starcie, woli być przy swym modelu. Przynoszą mu je na lotnisko.

O godzinie 10.00 rozpoczyna się trzecia kolejka startów. Model Matwiejewa nie zdobywa tym razem zbyt dużej wysokości, ale pewnie robi maksimum. Niestoja spotyka pierwsze niepowodzenie.

Model naszego zawodnika startuje ciężko i słabo zdobywa wysokość. Śmigło się jeszcze kręci, ale model wpada w duszenie i leci stromo pod stok. Ta sama historia powtarza się z modelem Cižka. Ten lot zadecydował. Polak odpadł już od czołówki i przegrał tym samym pojedynek z Matwiejewem.

Jesteśmy rozczarowani. Walka o pierwsze miejsce rozegra się już tylko pomiędzy zawodnikiem radzieckim a Jugosłowianinem. Ten ostatni jest we Vrchlabi bardzo popularny. Przyczyną tego jest nie tylko sympatyczna sylwetka Nesića, ale chyba przede wszystkim jego czapka oblepiona różnymi znaczkami lotniczymi, których ilością się słusznie szczyci. W czwartym starcie ma jednak pecha. Jego model ładnie wychodzi, ale wpada zaraz w duszenie i w efekcie robi tylko dwie i pół minuty. Traci szanse na pierwsze miejsce. Matwiejew jest chyba pewnym zwycięzcą. Czwarty start wychodzi Niestojowi bardzo dobrze. Robi maksimum, ale nie urządza go to już wiele. Zajmuje w tej chwili piąte miejsce. Zadecyduje ostatni start. O godzinie 11.50 Matwiejew ma już zwycięstwo w kieszeni, kiedy jego model robi pewnie piąte maksimum.



Zawodnik radziecki Matwiejew zakłada gumę do modelu. Towarzyszy mu Iwannikow (w kapeluszu).

Foto: K. Masojidek

W drużynie radzieckiej entuzjazm. Matwiejew wziął rewanż za Moskwę i poszedł... w górę, wyrzucony rękami kolegów.

Termika kończy się. Teraz walka o drugie miejsce. Niestoj ma jeszcze szanse. Wszystko zależy od tego ostatniego startu. Jugosłowianin robi maksimum, a Niestoj przychytrzył i ma zły start. Wkręcił za dużo obrotów. Model ciężko wychodzi do góry, przekręca się — robi swego rodzaju akrobacje, lata nisko i z trudem utrzymuje się w powietrzu dwie minuty. A więc koniec — wszelkie szanse stracone. Trzeba mieć naprawdę pecha. Polaka wyprzedza jeszcze Węgier i zawodnik NRD Günther. Piąte miejsce to trochę za mało, przy tak dobrym modelu i reprezentowanej klasie. Nie ulega wątpliwości, że gdyby Niestoj miał pięć kompletów gumy, tak jak Matwiejew i Nesić, a nie tylko dwa, sytuacja byłaby inna. Musiano by prawdopodobnie rozegrać szósty start. Ale nauka nie idzie w las. Są już wnioski na przyszłość. O 12.45 kończy się druga konkurencja MZML. Trzeba powiedzieć — jedna z najlepszych dotychczas, reprezentująca wysoki poziom startujących modelarzy, o czym świadczy chociażby fakt, że na 40 startów uzyskano 25 lotów maksymalnych.

Pomimo, że Niestoj zarobił dla drużyny polskiej cztery punkty — najwięcej dotychczas — jesteśmy niepocieszeni. Piąte miejsce co prawda nie jest ostatnie, ale przy klasie jaką reprezentuje nasz zawodnik, to stanowczo za mało — to jednak klęska. Nie uspokaja nas nawet siódme miejsce Czechosłowaka Hemoli, dobrego bądź co bądź zawodnika.

Po dwóch konkurencjach Węgrzy nadal utrzymują pierwsze miejsce mając 14 punktów. Na drugie wysunęli się Jugosłowianie z 13 punktami, trzecie zajął Związek Radziecki — 12 punktów. Polska uplasowała się z pięcioma na siódmym. Gorzej niż źle.

Dzwonię do Warszawy i podaję pierwszy meldunek. Na połączenie czekam rozpaczliwie długo — prawie 8 godzin. Wszystkie linie zablokował Festiwal. W kraju zaczynają się denerwować. Pytają o przyczyny niepowodzeń. Nie ma jednak czasu na wyjaśnienia.

Popołudnie jest nudne. Gospodarze słabo zorganizowali program rozrywek. Telewizja czynna dopiero o 20.00. Ucinamy sobie więc popołudniową drzemkę, aby nabrać sił do dalszych konkurencji, bo przecież nerwy trzeba też mieć w porządku.

Jury na swym kolejnym posiedzeniu zatwierdza wyniki i ustala program na dzień następny. Meteo zapowiada przyjście frontu chłodnego. Z pogodą źle. Jutro — w sobotę — startuje nasz drugi beniaminek — Stec.

*

TRZECIA konkurencja IV MZML była — że się tak wyrażę — domeną Czechosłowaków. Zawodnik Hajek był klasą dla siebie i model jego z wyjątkiem tylko drugiego startu we wszystkich pozostałych uzyskał pewne trzyminutowe loty. Silnik doskonale wyregulowany „grał" wprost koncertowo, uzyskując następujące czasy pracy: 14,4'; 14,3'; 14,4'; 14,3'; 14,4'. Już po pierwszym starcie wiadomo było, że nie da tak łatwo odebrać sobie pierwszeństwa. On też jako jedyny spośród wszystkich uczestników IV MZML zdołał powtórzyć tu swój sukces moskiewski. Czechosłowak Cerny startujący w drugiej drużynie poza konkursem spisał się też nieźle, reprezentując dobry poziom. Suma uzyskanych przez jego model czasów — 788 sekund, zapewniłaby mu trzecie miejsce w punktacji. Nadspodziewanie dobrze obok rutynowanego Jugosłowianina Žigić'a, wypadł zawodnik NRD Tilger, który potrafił zapewnić sobie trzecie miejsce, dyskontując takie sławy jak Wagner — Węgry i Kuczerow — ZSRR. Ten ostatni wypadł słabiej niż się spodziewano, miał przy tym pecha w piątym starcie. A w ogóle to wypadł gorzej niż w Moskwie.

Nasz zawodnik Stec przekonał się we Vrchlabi, że uzyskiwanie dobrych wyników lotów na eliminacjach i próbach nie wystarcza, by odegrać poważną rolę w konkurencji międzynarodowej. Jasne, startował pierwszy raz w tak poważnej imprezie i trudno było od niego zbyt wiele wymagać. Denerwował on się chyba najbardziej ze wszystkich polskich modelarzy, a czasami nawet tak bardzo, że nie wiedział co robi, zwłaszcza w drugim i piątym starcie, które to przyczyniły się najbardziej do klęski Polaka. Modele jego, niezwykle starannie wykonane, wzbudzały zainteresowanie u zagranicznych modelarzy, powiedziałbym, że były dość przemyślne. Jednak chowane podwozie nie zdało egzaminu i zostało później usztywnione. Zdaje mi się, że modele Steca były za ciężkie, startowały leniwie i dość trudno zdobywały wysokość. W ogóle nasz zawodnik miał nieopanowane starty, był mało wlatany. Jeden z jego modeli w czasie próbnych startów, a było to w środę, uderzył mnie — podczas fotografowania — w czoło, tuż nad lewym okiem. Miałem przy tym dużo szczęścia. Ranę zaszyto w miejscowym szpitalu. Ale to tak na marginesie.

Pierwszy start wypadł Stecowi nieźle. Wzbudzał nadzieje. Czas pracy silnika 13,8'. Lot — 2 minuty i 4 sekundy. Przy drugim miał za pierwszym razem falstart. Silnik pracował tylko 2 sekundy. Trzeci i czwarty start był w granicach przyzwoitości. Czas pracy silnika: 11,2' i 15,0'. Największą tragedią był ostatni start. Pierwszy model nieumiejętnie wypuszczony poszedł od razu w ziemię — uszkodził się. Polak bierze drugi. Przy zapuszczeniu silniczka zawadza

rękawem o śmigło, które pęka wzdłuż łopatki. Stecowi drżą ręce. Silnik wyje na pełnym gazie. Zdaje się nam, że chłopak już nic nie widzi. Osiński i inni pokazują mu, że statecznik pionowy wyskoczył mu na skutek wibracji. Stec jednak puszcza model, który od razu wali się w ziemię. Na zegarze jeszcze minuta dla Polaka, ale to już koniec. Obydwa modele są uszkodzone. Nie ma mowy o powtórzeniu startu.

Około 12.00 koniec konkurencji, która z godzinną przerwą śniadaniową (8,30—9,30) trwała w dramatycznym napięciu od godziny 6,30. Schodzimy z lotniska jak niepyszni. Ostatnia nadzieja pogrzebana. Siódme, a nie ostatnie miejsce Steca — to tylko zwykły przypadek, gdyż Bułgar Petrow był jeszcze gorszy. Rozbił swe dwa modele przy pierwszym starcie. Na drugi się wcale nie zgłosił, gdyż je reperował. Nie odegrał już potem żadnej roli swymi marnymi czasami lotów. Trzeci czarny dzień naszych modelarzy we Vrchlabi.

Po trzech konkurencjach w punktacji zespołowej na czoło wysunęła się Jugosławia mając 20 punktów, przed Węgrami i Czechosłowacją po 17 punktów. Związek Radziecki uplasował się na czwartym miejscu. Polska na razie jeszcze na siódmym miejscu. Czy się utrzyma? Bułgarów od nas dzieli tylko 3 punkty.



„W górę Matwiejewa!" — krzyczą jego koledzy po odniesieniu przez zawodnika radzieckiego zwycięstwa w kategorii modeli z napędem gumowym. Foto: K. Masojidek

*

W dwóch ostatnich konkurencjach zawodów we Vrchlabi Polacy wypadli wręcz kompromitująco. Obserwując przebieg lotów modeli na uwięzi — 2,5 cm³ i odrzutowców, nie chciało się wprost wierzyć, jak możemy być tak niedołężni i tak zacofani. Zastanawiałem się jak w ogóle doszło do tego, że Bredsznajder i Zawal, modelarze mający bądź co bądź za sobą sporo doświadczenia z imprez zagranicznych (startowali przecież w Moskwie), zostali zakwalifikowani do wyjazdu na IV MZML. Nie byli ani przygotowani, ani oblatani ze swymi modelami. Na próbach Bredsznajder zrobił co prawda, po długich cierpieniach, około 120 km/h, a Zawal wyciągnął nawet swą „rurą" 190 km/h, ale w konkurencji nic w ogóle nie wyszło. Zawsze coś im przeszkadzało. Modele Włodka zaopatrzone były w silniki NRD „Aktiwist" Zeissa. Polak przez cały czas narzekał, że silnik mu stale „puchnie". Zamontował więc na modelu „Aktiwist" na łożyskach, który podarowali nam zawodnicy NRD. Ale i to nie pomogło. Zawal dysponował także silnikiem „Letmo 250", otrzymał przy tym od Sladky'ego zapasowe membrany i głowice. Już na próbach było z nimi beznadziejnie, ale człowiek w swej naiwności liczył, że może jednak uda się, że nie będzie źle. Praktycznie jednak nie było żadnej nadziei na jakikolwiek sukces, zwłaszcza przy klasie jaką reprezentowali inni modelarze. Czuliśmy się jak ubodzy krewni ze swym niedołęstwem w modelach na uwięzi.

*

Niedzielne starty w kategorii modeli na uwięzi (2,5 cm³) rozpoczęły się po śniadaniu o 8,00. Kolejkę lotów rozpoczął Rumun, uzyskując niezły wynik 146 km/h. Bułgar Raszkow zrobił od razu za pierwszym startem swój najlepszy wynik 122 km/h. Dobrze wypadł Beck i Fresl. Największe zainteresowanie wzbudził start Koci'ego, który od razu machnął 180 km/h, uzyskując wynik lepszy od Sladky'ego w Paryżu. Jest to nowy rekord Czechosłowacji, ale nie może być uznany, gdyż jest za mała różnica. Niebywała sensacja. Zasłużone oklaski. Od razu było wiadomo, że takiego wyniku nikt nie uzyska, że Koci to pewny zwycięzca. Nikt mu chyba nie zagrozi. Zaraz doszło do mnie takie powiedzenie, że Koci to pojętny uczeń świetnego nauczyciela, jakim jest niewątpliwie Sladky.

Zaraz po tym startuje Bredsznajder, który przyprawił naszych zawodników o rozstrój nerwów. Przez całe 5 minut silnik nie chce zapalić. Okazało się później, że igła zamknęła dopływ paliwa. Pierwszą kolejkę zamknął Gajewski, którego lot obserwowaliśmy z zainteresowaniem. Czechosłowak Śmejkal złapał też „0". W drugim starcie wynik poprawia Fresl — Jugosławia, Koći jest tym razem gorszy. Nasz Bredsznajder startuje znów bez powodzenia. Po naprawie silnik dwa razy zapala i tyleż razy gaśnie. Schodzi z boiska. Polak decyduje się na rozebranie silnika. Gajewski poprawia tym razem wynik i ustanawia nowy rekord ZSRR — 171,497 km/h, bijąc wynik tegoroczny z maja, który wynosił 156 km/h.

Trzecia kolejka startów nie wnosi już nic nowego do punktacji, chociaż nie obywa się bez sensacji. Rumun bije rekord krajowy wynikiem 148,760 km/h (poprzedni wynosił 134 km/h), a Koći łapie „0". Ma on dwa falstarty. Trzeci start dosłownie w ostatniej sekundzie nie zostaje uznany. Bredsznajder i tym razem czyni zadość tradycji. Silniczek znów nie chce pracować. Rumuni służą mu rozrusznikiem, ale Włodek odmawia. Wreszcie silniczek zapala, model rusza, wychodzi z wózka i robi zaledwie pół okrążenia. Silnik ma za małe obroty, gaśnie. Nie starcza czasu, aby ponowić start.

Nie ma o czym więcej pisać, chyba tylko to, że Szajewski gryzie wargi i jest bardzo blady. Ach te nerwy, nerwy... Komentarze zbyteczne.

Około 11.00 koniec czwartej konkurencji, ale nie wszyscy schodzą z boiska. Jesteśmy świadkami nowego rekordu, który ustanowiony zostaje poza konkursem. Robi to Koći, uzyskując fantastyczny wynik 190,525 km/h. Nowy rekord Czechosłowacji i wyrównany świata (ma go Włoch Prati — 190,470 km/h). Węgrzy też podjęli próbę bicia rekordu krajowego. Nie powiodła się.

Trzeba stwierdzić, że tę konkurencję IV MZML cechował wysoki poziom. Po czwartej konkurencji Jugosłowianie i Czechosłowacy uzyskali po 25 punktów, zajmując 1 i 2 miejsce. Węgrzy byli na 3 — 22 punkty. Bułgarię od Polski dzieli już tylko 1 punkt. Odrzutowce mogą nas jeszcze uratować od ostatniego miejsca.

NIESTETY, nie uratowały. Była to zresztą najsłabsza konkurencja całych zawodów, zawiedli nawet faworyci. Największej klęski doznał chyba Sladky, który pogrzebał tym samym szanse Czechosłowacji na zajęcie pierwszego miejsca drużynowo. Tego nikt z gospodarzy nie mógł mu darować. A sam Husicka chodził jak struty i do końca naszego pobytu nie mógł przyjść do siebie. Cóż, nie ma się co dziwić. My wyglądaliśmy jeszcze żałośniej i tego nie dało się już odwrócić. Ale zacznijmy od początku.

W poniedziałek o 8,00 rano pierwszy na start wyszedł Nikołow i zrobił udany lot — 189 km/h, jak się później okazało najlepszy swój wynik. Nie ma co, Bułgarzy zrobili duże postępy i wyraźnie zaczynają nas dystansować. Jugosłowianin Fresl, startujący zamiast Prohaski, który był niedysponowany — migrena, zrobił słabiutki lot 163 km/h, uzyskując w ogóle swój najlepszy wynik dnia. To była jedyna konkurencja, w której Jugosłowianie nie mieli nic do powiedzenia, tracąc tym samym wszelkie szanse na dobre miejsce (2 lub 3, a nawet 1). Trzeci startuje nasz Zawal. Silnik zapalił dobrze, model wystartował, wyszedł z wózka i... „rura" gaśnie. Pozostało jeszcze dwie minuty czasu startowego. Szybko zapalają drugi raz, model wychodzi, spada z wózka, odbija się o ziemię i — ku naszej radości — leci. Jedno, dwa, trzy, cztery, pięć okrążeń. Już zdaje się, że poleci dobrze, gdy w tym momencie silnik gaśnie. Polak łapie pierwsze „0". To samo spotyka Czechosłowaka Kartos'a i Pfeuffer'a z NRD. Sladky mając jeden falstart robi skromnie 202 km/h i jak się okazuje, jedyny dla siebie wynik.

Jego model wygląda bardzo nowocześnie — powiedziałbym supersonicznie.

Z największym zainteresowaniem oczekiwano na start Iwannikowa. Zawodnik radziecki nie zawiódł oczekiwań. Były to najpiękniejsze loty dnia. Model radziecki świetnie prowadzony wyróżniał się charakterystycznym od innych, jak gdyby przytłumionym dźwiękiem. Iwannikow zbiera też zasłużone brawa. Ten sam wynik uzyskuje w drugim starcie, w trzecim jest nieco gorszy. To również pojętny uczeń Wasilczenki.

Drugi start Zawala również nie wychodzi. Silnik ładnie zapala i dobrze chodzi, ale model źle wypuszczony przez Wesołowskiego zakręca do środka, plącze się w linkach. Wystarczyło podbiec i naprowadzić go na tor. Wesołowski tego nie robi. Widocznie bał się poparzenia. W rezultacie silnik gaśnie. Polak dostaje dodatkowy czas 1,5 min. Po zapaleniu model wykonuje ćwierć okrążenia i gaśnie. Drugie „0". Trzeci start Zawala ma prawie identyczny przebieg co drugi. Tym razem model wypuszcza Bredsznajder. Pierwszy raz model wychodzi, robi ćwierć okrążenia po ziemi i gaśnie, drugi raz ładnie zapala, startuje i znów idzie do środka, okręca się linkami. Podbiega Bredsznajder, chce naprowadzić na tor, ale silnik w międzyczasie gaśnie. To już ostatni żałosny akord występu polskich modelarzy we Vrchlabi. Nie ma więcej o czym pisać, chociaż nie — jest. Uczynimy to jednak w następnym specjalnym artykule.

Tymczasem szybkie, pobieżne obliczenia punktacji wykazują, że Węgrzy wychodzą na pierwsze miejsce, a Jugosłowianie spadają na czwarte. Prawdziwa to niespodzianka. O wpół do dwunastej gratulujemy zwycięzcom sukcesu. Węgrzy są tym sami trochę zaskoczeni. Czechosłowacy natomiast niepocieszeni, że nie potrafili powtórzyć sukcesu z Moskwy, na co tu przecież tak bardzo liczyli. Gdyby nie Sladky, to kto wie, jakby było.

Poza konkursem Iwannikow podejmuje próbę bicia rekordu świata. Model jednak robi dwa okrążenia, odbija się o ziemię i silnik gaśnie. Małe uszkodzenie, które zostaje jednak po południu naprawione. Wieczorem tego samego dnia pada we Vrchlabi nowy, wspaniały rekord świata, który długo będzie zajmował miejsce w tabeli. Wyniku 275 km/h nie uda się tak szybko poprawić, został mocno wyśrubowany. To był bodajże najwspanialszy, obok rekordu Koci'ego, akord IV MZML. Węgrzy również biją rekord krajowy na uwięzi, ale w 2,5 cm³. Beck wynikiem 185,567 km/h poprawia swój stary rekord (177 km/h). Po południu Komisja Techniczna zawodów kontrolowała silniki modeli, które brały udział w konkurencjach.

Zawodnik czechosłowacki Włodzimierz Hajek, zwycięzca w kategori modeli z napędem silnikowym (2,5 cm³).

Foto: SP-K





Dwaj kapitanowie drużyn: Hůsicka (Czechosłowacja)— z lewej i Wasilczenko (ZSRR) — z prawej — spotkali się znów we Vrchlabi.

To najogólniej i w dużym skrócie o przebiegu IV Olimpiady Małego Lotnictwa we Vrchlabi, która dla ekipy polskich modelarzy zakończyła się kompromitującą klęską. Szczegóły techniczne, opisy najciekawszych konstrukcji i ocenę techniczną IV MZML znajdą zainteresowani Czytelnicy w jednym z następnych numerów czasopisma „Modelarz", gdzie głos zabierają sami zawodnicy, uczestnicy imprezy we Vrchlabi. A w „Skrzydlatej" powrócimy jeszcze do zawodów w innym aspekcie.

*

A teraz jeszcze parę słów o dalszym pobycie w Czechosłowacji. We wtorek — pogoda była fatalna, prawie do południa lało. Mimo to gospodarze urządzili wycieczkę autokarami w Karkonosze. Pokazali nam bardzo piękną miejscowość wczasową Spindlerowy Młyn. Zawieźli także do pięknie położonego miasteczka Żelezny Brod, gdzie mogliśmy obejrzeć wystawę szkła artystycznego, zorganizowaną w związku z 35-leciem tamtejszej szkoły przemysłowej szkła artystycznego. W środę o godzinie 11-ej odbyło się ostatnie, można powiedzieć — uroczyste posiedzenie jury międzynarodowego, na którym w ślad za delegacją polską przemawiali kierownicy poszczególnych ekip, wyrażając uznanie dla pracy Komisji Sportowej, która pracowała bardzo sprawnie i zyskała sobie najwyższe uznanie wszystkich uczestników zawodów. Kierownik ekipy węgierskiej Farkas wskazał m. in. w swym przemówieniu, że w przyszłym roku Węgrzy zorganizują u siebie V MZML. W związku z czym inż. Nemec zaproponował, aby konkurencje następnych zawodów nieco zmienić, mianowicie:

— wprowadzić modele akrobacyjne lub sterowane zdalnie;
— skasować modele odrzutowe (tylko poza konkursem dla bicia rekordów);
— wprowadzić modele szybowców A-1 na miejsce A-2.

W wyniku ożywionej dyskusji nad tym tematem ustalono, za czym opowiedziały się wszystkie ekipy. następujące wytyczne dla przyszłych zawodów:

— skasować modele odrzutowców (starty poza konkursem);
— wprowadzić modele akrobacyjne;
— wprowadzić poza konkursem modele zdalnie sterowane;
— pozostawić szybowce A-2.

W ten sposób zawody będą przeprowadzane zgodnie z postulatami FAI i staną się niejako imprezą kontrolną przed mistrzostwami świata. Węgrzy zobowiązali się wcześnie rozesłać regulamin przyszłych zawodów do zainteresowanych krajów, aby w ten sposób dać więcej czasu na przygotowanie się poszczególnych ekip. Gospodarze zawodów zwrócili się następnie do zebranych, aby nadsyłali swe krytyczne uwagi o odbytej imprezie i przedstawiali wnioski celem usprawnienia zawodów na Węgrzech.

Uroczystość zakończenia IV MZML odbyła się w środę o godzinie 15 na dziedzińcu szkoły. Zamknięcia zawodów i wręczenia nagród dokonał przewodniczący KC SVAZARM-u gen. Hruška. Odegrano hymny państwowe Węgier, Czechosłowacji i ZSRR — ekip, które zajęły trzy pierwsze miejsca. Drużyny te otrzymały nagrody zespołowe w postaci kryształowych pucharów. Zwycięzcy indywidualni trzech pierwszych miejsc w każdej konkurencji otrzymali nagrody: za pierwsze miejsce — duży kryształowy puchar i złoty medal, drugie miejsce — mały kryształowy puchar i srebrny medal, za trzecie miejsce — plakietę szklaną i brązowy medal. Poza tym wszyscy uczestnicy zawodów otrzymali medale pamiątkowe MZML. Podczas tej uroczystości kierownictwo ekipy polskiej wręczyło drużynie węgierskiej kryształowy puchar — nagrodę ZG LPŻ dla najlepszego zespołu IV MZML. Gen. Hruška otrzymał od drużyny polskiej album pamiątkowy „Ludowe Wojsko Polskie".

O godzinie 17 wszystkie ekipy wyjechały autokarami do Pragi Czeskiej, gdzie zostały zakwaterowane w hotelu „Paryż". Przez czwartek i piątek zwiedzaliśmy stolicę Czechosłowacji z uwzględnieniem pięknego zamku Hradczyn, Mauzoleum Klementa Gottwalda, Muzeum Lenina i Muzeum Przemysłu i Techniki. W sobotę o godzinie 16 odlecieliśmy polskim samolotem do Warszawy. Na lotnisku w Ruzyni żegnali nas: kier. wydz. lotn. KC SVAZARM-u mjr Echtner, kier. zawodów tow. Stodola, red. Pikrtova z „Kridla vlasti" oraz nasz tłumacz i opiekun podczas całego pobytu w Czechosłowacji tow. Kedyk. Kiedy samolot wszedł na kurs poczuliśmy się już w Ojczyźnie, za którą było nam przecież tęskno. Polskie gazety, papierosy, no i podwieczorek podany przez miłą stewardessę poprawił kwaśne dotychczas miny członków naszej ekipy.

O godzinie 18.30 lądowaliśmy na Okęciu. Warszawa przeżywała w tym czasie finał wspaniałego Festiwalu. Poza samochodem i jego kierowcą, który miał odwieźć nasze bagaże, nikt nas nie witał. Bo i nie było za co. Nikt z ZG nie był przecież ciekawy szczegółów klęski. A szkoda, bo chłopcy nie mieli za co wracać do domu. Nawet nie było gdzie pieniędzy pożyczyć. O tym można i trzeba było pomyśleć, nawet wtedy, kiedy się zajmuje ostatnie miejsce.

JERZY R. KONIECZNY

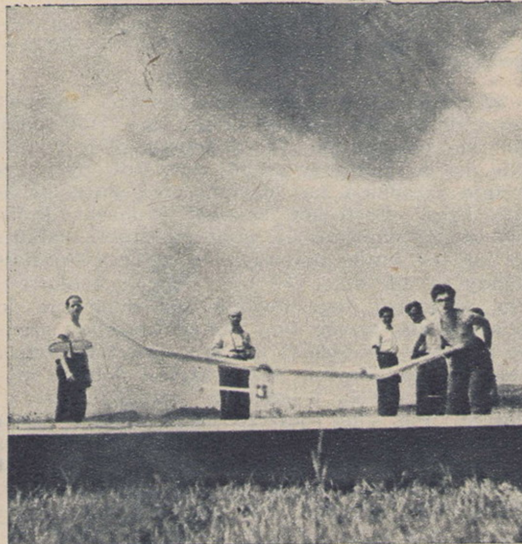
Vrchlabi — Warszawa, sierpień 1955 r.



Ekipa polska zwiedza Pragę.



Zawodnik czechosłowacki Jaroslav Koći, zwycięzca w kategorii modeli na uwięzi (2,5 cm^3).
Foto: W. Niestoj

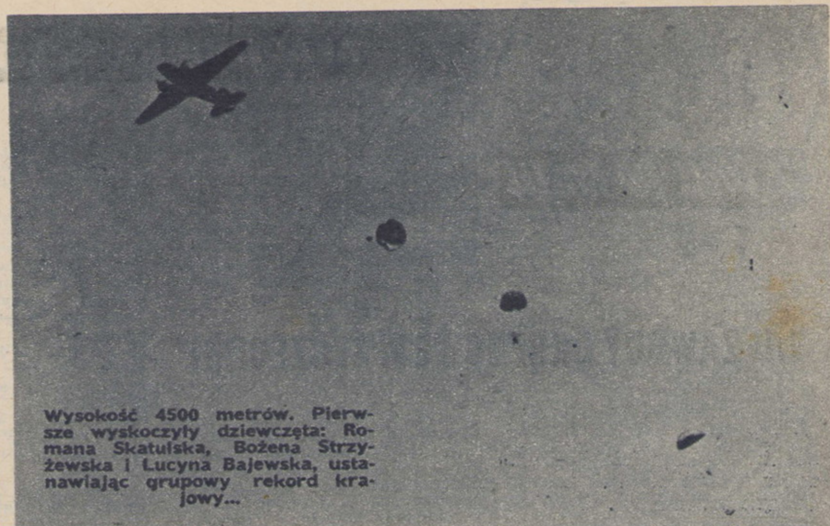


Startuje model Wiesława Steca — w kategorii modeli z napędem silnikowym.
Foto: SP-K (3)



Zwycięzcy w odrzutowcach: od lewej — Iwannikow (ZSRR), Horvath (Węgry) i Purice (Rumunia) po otrzymaniu nagród z rąk generała Hruski.





Wysokość 4500 metrów. Pierwsze wyskoczyły dziewczęta: Romana Skatulska, Bożena Strzyżewska i Lucyna Bajewska, ustanawiając grupowy rekord krajowy...

DESANT Z 4500 METRÓW

JECHALIŚMY na lotnisko żartując i rozmawiając o sprawach różnych i niekiedy tak poważnych, że ktoś przysłuchujący się mógłby sądzić chwilami, że ma do czynienia z grupą filozofów lub zespołem aktorów z teatru satyrycznego. Rozmowy przeplatane były młodzieńczym humorem i lotniczą anegdotą. W ożywionym nastroju, wystawiając twarze na słabnące słońce, żywo dyskutowaliśmy w pędzącym samochodzie, zapominając o czekającym nas locie.

I oto niespodziewanie wjeżdżamy na teren Portu Lotniczego — Okęcie. Jeszcze jeden zakręt i jesteśmy na miejscu. Kierownik dzisiejszych skoków Mistrz Sportu Witold Tracz załatwia ostatnie formalności. Współpraca „Lotu" z Aeroklubem Warszawskim układa się pomyślnie i nic dziwnego, że życzliwe zainteresowanie dyrekcji skokami idzie w parze z ambicjami naszych sportowców spadochronowych.

Po małej herbacie w bufecie zabieramy z samochodu spadochrony i „przepychając się" obok stojących samolotów komunikacyjnych kierujemy w stronę „Li-2" SP-LAN stojącej na uboczu. Podczas gdy wszyscy nakładają spadochrony, komisarz sportowy Jerzy Pomianowski sprawdza listę skoków. Zaglądam przez jego ramię. I teraz przypominam sobie, że dzisiejsza sobota to 13 sierpnia — przedostatni dzień Festiwalu. Obok mnie młody lekarz bada skoczkom puls i tradycyjnie ostrzega: „Może się ktoś źle czuje, nie ma ochoty skakać, może go coś boli, mówić prawdę...". Odpowiadamy uśmiechem, który ma oznaczać: wszystko w porządku, doktorze, „szafa gra".

Wśród czternastu skoczków są trzy spadochroniarki, które podejmą próbę ustanowienia rekordu krajowego. Spotykamy wśród nich Lucynę Bajewską. Okazuje się, że znana szybowniczka nie zapomina o treningu spadochronowym.

Wstajemy z zielonej murawy lotniska. W tej chwili nadchodzi załoga samolotu, a instruktor Tracz dokonuje szczegółowego przeglądu skoczków. Jak zawsze ma jakąś uwagę, coś przypomina i następnie zewala na wejście do maszyny. Dźwigając po dwa spadochrony wszyscy wchodzą kolejno do kabiny, zajmując miejsca w wygodnych fotelach.

Silniki jeden po drugim rozpoczynają pracę. Samolot kołuje w stronę betonki. Kontrola zezwala na start. Maszyna nabiera szybkości, wreszcie delikatnie wychodzi w górę, zostawiając pod ogonem lotnisko. Jest godzina 18.15. Samolot wykonuje zakręt. Po lewej zostawiamy Pałac Kultury i Nauki oraz Stadion Dziesięciolecia. Jest pusty, a więc Igrzyska Sportowe zostały już zakończone.

...tuż za nimi w równych odstępach „wysypało się" pozostałych jedenastu skoczków...

„Li-2" pnie się do góry. Jesteśmy na wysokości 2 500 metrów. Niebo jest dookoła czyste. Jedynie w dali plączą się rozpadające kłaczki chmurek. Ziemia ucieka coraz bardziej w dół. Gdy mijamy 4 000 metrów robi się w kabinie nieco chłodniej. Lekarz i instruktor Tracz przechodzą obok siedzących skoczków, obserwując ich zachowanie. Wszyscy jednak czują się dobrze i twarze mają spokojne, a nawet uśmiechnięte.

Kapitan statku Władysław Snacki wykonuje pierwsze najście na wysokości 4 450 metrów, aby zorientować wszystkich o miejscu wyskoku. Następnie „Li-2" drapie się na 4 500, robi zakręt i leci nad cel. Wszyscy powstają z miejsc. Instruktor Tracz podchodzi do wyjścia, staje obok i czeka na sygnał pilota. Drzwi są zdjęte, więc pęd powietrza wpada ze świstem do kabiny. W dole przesuwa się ciemno-zielona masa lasów, pola i miniaturowe zabudowania.

I oto kapitan statku daje oczekiwany znak.

— Skok! — woła Witold Tracz. Głos jego ledwo słychać wśród huku pracujących silników.

Patrzę na zegarek: jest godzina 19.12. Skaczą dziewczęta. Pierwszą jest dziewiętnastoletnia Romana Skatulska, wykonująca swój 47 skok, druga Bożena Strzyżewska — 37, a Lucyna Bajewska skacze po raz 29. Cała trójka w oka mgnieniu opuszcza maszynę. Przed chwilą jeszcze widziałem ich twarze, a w tym momencie spadają już, aby po trzech sekundach otworzyć spadochrony. Obserwuję je z niecierpliwością. Jedna... druga... trzecia... Śnieżne czasze wykwitają w dole nad maleńkimi figurkami dziewcząt.

Ale już skaczą w przepaść następni: Tomasz Kowalski, Lech Jeske i Henryk Jaksim, któremu do „setki" brak jednego skoku. Kolejka jest duża. Już znikł z oczu Henryk Sas — ma za sobą 176 skoków. Potem skacze student Akademii Medycznej Marian Lachowicz, za nim wykonuje 61 skok technik lotniczy Paweł Lipowczan, a jedenasty jest technik samochodowy z Żerania Tadeusz Szymański. Dzisiejszy jego skok jest 64. Twarze spadochroniarzy są skupione, ruchy opanowane, a w oczach można dostrzec wszystko: radość, spokój i odwagę. Kabina pustoszeje. Po każdym skoku wpada do wnętrza krótki szum. I ten właśnie głuchy dźwięk oznajmia, że ktoś znikł „za burtą".

Nie ma na moment przerwy. Wszyscy skaczą bez chwili wahania, jak na egzaminie. Trzej ostatni skoczkowie to instruktorzy: Jerzy Koss skacze 74 raz, a Stefan Zmysłowski po raz 131. Dzisiejszą kolejkę zamyka Witold Tracz, wykonując swój 328 skok z samolotu. Na pożegnanie uśmiecha się, kiwa ręką i natychmiast znika z oczu.

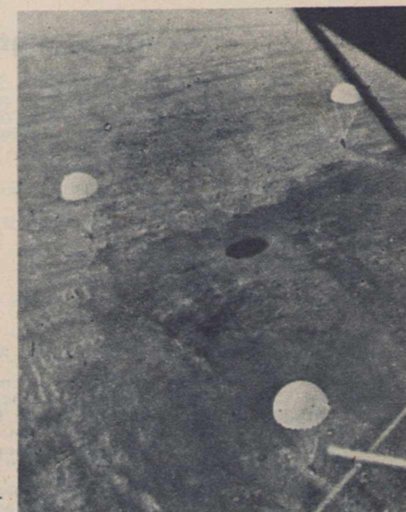
Kapitan Snacki, zawiadomiony o zakończeniu skoków, obniża lot. Maszyna wykonuje zakręt. Razem z komisarzem sportowym zaczynamy szukać skoczków — naturalnie w powietrzu. Liczę białe kółka uciekające szybko do tyłu. Jest ich jedenaście. Gdzie są pozostałe? Podniecenie trwa jednak zaledwie kilka sekund. Są! Widać ich po prawej stronie. Trzy białe czasze opadające blisko siebie, doganiają pozostałe, trzymają się równo, jakby były powiązane niewidzialnymi nićmi. Jesteśmy spokojni. Samolot coraz bardziej obniża lot. Obserwujemy kolegów zawieszonych na spadochronach. Widoczność jest coraz lepsza. I oto przez kilka sekund widzę jak na dłoni czternaście spadochronów. Co za piękny widok. Ach, gdyby być razem z nimi — myślę. Czternaście mlecznych spadochronów opada coraz niżej zbliżając się do ziemi.

Opadanie na spadochronach trwało 14 minut. Rozrzut dziewcząt wynosił 50 metrów. Swoim wyczynem ustanowiły one grupowy rekord krajowy w tej kategorii skoków. Również nieźle lądowali chłopcy. Wszyscy siadali w pobliżu wyznaczonego miejsca, niedaleko wioski Lipowo leżącej w odległości 35 km od Warszawy.

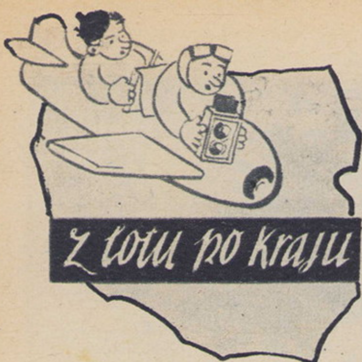
Na miejscu był już kierownik Aeroklubu Warszawskiego Stanisław Derewiński. Czekał także samochód i sanitarka. W powietrzu krążył uważnie „CSS-13" pilotowany przez kierownika wyszkolenia Zdzisława Dudzika. Z drugiej kabiny bacznie obserwował skoczków lekarz aeroklubu Janusz Nauman. Jednym słowem organizacja przeprowadzenia skoków oraz ich zabezpieczenie były nie tylko godne wyróżnienia, ale i naśladowania.

Po wylądowaniu i złożeniu spadochronów wszyscy siadają do samochodu i odjeżdżają w stronę aeroklubu. Nasz samolot również kieruje swój lot w stronę Warszawy. Podczas przelotu nad miastem zapalają się pierwsze światła. Na Okęciu lądujemy o 19.42. Komisarz sportowy Jerzy Pomianowski sprawdza barografy — pracują, a więc wszystko w porządku. Zabieramy spadochrony, żegnamy pilotów i opuszczamy Okęcie. Samochód pędzi w stronę morza świateł — do centrum Warszawy.

TADEUSZ MALINOWSKI



...aby już na małej wysokości przygotować się do lądowania w okolicach wioski Lipowo.



AKADEMIA NA OKĘCIU

AKADEMIA dla uczczenia Święta Odrodzenia — 22 Lipca zgromadziła wszystkich pracowników PLL „Lot", pracowników Remontowych Warsztatów Lotniczych oraz Zarządu Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego (przemysł szybowcowy). W udekorowanej świetlicy zasiedli w Prezydium: przedstawiciel Komitetu Dzielnicowego PZPR, przedstawiciel Stołecznej Rady Narodowej, Koła Związkowego pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego, „Lotu", Zarządu Lotnictwa Cywilnego, na czele z dyrektorem mgr. inż. Minorskim oraz przedstawiciele Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego. Po powołaniu prezydium dyrektor Minorski wygłosił referat o osiągnięciach i brakach w pracy całego lotnictwa cywilnego, mówiąc w ciepłych i serdecznych słowach o wyróżniających się pracownikach „Lotu", którzy swą postawą w pracy przyczynili się do rozszerzenia działalności PLL ‚Lot".

Jako jeden z pierwszych za zasługi w dziedzinie lotnictwa cywilnego udekorowany został przez przedstawiciela Prezydium Rady Narodowej — Naczelny Inżynier ZLC i „Lot" mgr. inż. Wiktor Leja. Medale Dziesięciolecia oraz dyplomy i wyróżnienia za nienaganną pracę otrzymali liczni pracownicy „Lotu" i Zarządu Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego.

Następnie dyrektor Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego zobrazował osiągnięcia przedsiębiorstwa za I półrocze 1955 r., podkreślając, że Załoga Zakładów w Krośnie w ramach zobowiązania i czynu festiwalowego wykonała z zaoszczędzonego materiału i w godzinach wolnych od pracy szybowiec typu „ABC", jako dar dla chińskiej młodzieży. W zakończeniu — podziękował wszystkim pracownikom za wysiłki położone w realizacji zadań przedsiębiorstwa, życząc im dalszych sukcesów w pracy zawodowej i uzyskania zaszczytnych tytułów Budowniczych Polski Ludowej.

Na zakończenie uroczystości odbyły się występy artystyczne i zabawa taneczna.

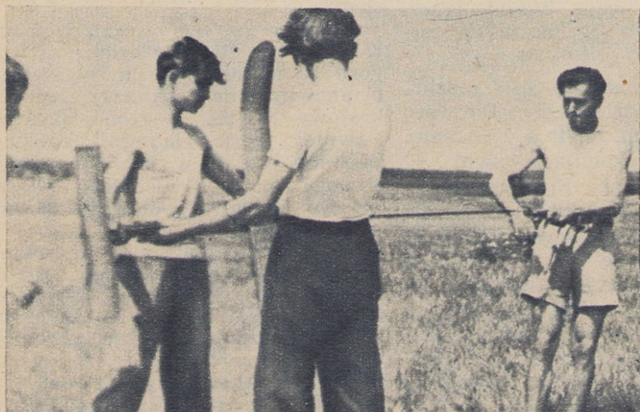
Stanisław Watras
Warszawa

VIII ZAWODY OKRĘGOWE W SZCZECINIE

VIII Okręgowe Zawody Modeli Latających w Szczecinie, zorganizowane przez Zarząd Wojewódzki LPŻ, według założeń miały odbyć się w dniu 3 i 4 lipca. Ze względu jednak na złe warunki atmosferyczne zawody zakończyły się dopiero w dniu 10 lipca br. W pierwszym dniu zawodów odbyła się konkurencja modeli szybkich na uwięzi z silniczkami 2,5 cm³. Właściwie konkurecja ta odbywała się pomiędzy dwoma czołowymi modelarzami szczecińskimi Cimoszką i Maciejewskim. Zwyciężył Cimoszko, osiągając 126 km/h przed Maciejewskim, który miał szybkość poniżej 100 km/h. Modele z silnikami odrzutowymi, jak to przeważnie bywa na naszych zawodach, w ogóle nie latały w tym dniu, pomimo, że przed zawodami silniki pracowały.

W dniu następnym rozpoczęto na łąkach pod Dąbiem Szczecińskim konkurencję szybowców. Z powodu burzy i silnego deszczu zawody przerwano i odłożono na kilka dni. Zawody miały odbyć się na lotnisku szczecińskim, z powodu jednak zamknięcia lotniska w tym dniu powtórnie odbyły się na przygodnych terenach koło Zdunowa. Wybrany naprędce teren, otoczony lasami i drzewami, nie bardzo nadawał się dla zawodów modelarskich i przede wszystkim nie pozwalał na obserwowanie całego lotu modelu, gdy ten znalazł się za przeszkodą. Jednak szczęśliwym trafem wszystkie modele zostały odnalezione i uszkodzeń nie miały.

F. P.



Zenon Wiński ze Stargardu — przy nakręcaniu gumy swego modelu.
Foto: F. Pawłowicz

LOTNICY CONTRA LEKARZE

ATRAKCYJNY mecz piłki nożnej odbył się ostatnio na boisku „Sparty" w Bielsku-Białej. Rozegrany on został pomiędzy reprezentacjami lekarzy i pilotów. Obie drużyny wystąpiły w najsilniejszych składach. Między innymi drużynę pilotów reprezentowali: kierownik techniczny ABB — Matuszek, konstruktorzy SZD inż. Kostia i Albin oraz instruktorzy i piloci aeroklubu. Po dramatycznym przebiegu mecz zakończył się wynikiem nierozstrzygniętym 2:2. Licznie zgromadzona publiczność żywiołowo oklaskiwała trudne zmagania z piłką poszczególnych zawodników, wyraźnie jednak sympatyzowała z pilotami, co należy przypisać... zrzuceniu z samolotu na boisko 5 kg cukierków. W przerwie czas urozmaicał piękną wiązanką akrobacji na „Zlinie" Mistrz Sportu Tadeusz Góra.

W sumie impreza przyczyniła się do zacieśnienia kontaktu członków aeroklubu ze społeczeństwem bielskim.

Jan Winczo
Bielsko-Biała

Drugi z piątki

Po ukazaniu się numeru 27 (209) „Skrzydlatej", w którym zamieszczony był artykuł pt. „Jeden z pięciu z Piotrkowa", będący wspomnieniem Jana Strahlera z okresu budowy szybowca przez uczniów gimnazjum w Piotrkowie Trybunalskim, otrzymaliśmy list od mgr inż. Wacława Konarzewskiego, jednego z konstruktorów tego szybowca.

Okazało się więc, że Jan Strahler nie jest jedynym z żyjących — jak podawaliśmy poprzednio — konstruktorów szybowca uczniów z Piotrkowa i za wiadomość tę mgr Konarzewskiemu dziękujemy.

Przy okazji: prostujemy błąd, jaki zakradł się do wspomnianego artykułu. Mianowicie nazwisko jednego z pięciu konstruktorów brzmi Górzyński, a nie jak podano — Górski.

NAGRODY TYGODNIA I MIESIĄCA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" w nr. 35 (217) otrzymuje ob. Jacek Maćkiewicz ze Śremu za korespondencję pt.: „Uaktywnić korespondentów w Śremie". W nr. 36 (218) ob. Władysław Boczkaj z Krakowa za korespondencję pt. „Chcemy latać".

Nagrodę miesiąca (100 zł) w naszym stałym konkursiet przeznaczamy dla ob. Jacka Maćkiewicza ze Śremu za korespondencję pt. „Uaktywnić korespondentów w Śremie" zamieszczoną w nr. 35 (217).

Mocny charakter

ZACZĄŁ od modelarstwa. Skończył Ślizgową Szkołę Szybowcową SP w Strzebielinie. Zapisał się do Aeroklubu Wrocławskiego i w sezonie 1948 r. jedenaście razy jeździł z Legnicy do dalekiego Wrocławia, by... tylko trzy razy latać.

Adam Brzoza to człowiek o mocnym charakterze. Poważny, małomówny, ale gotów do czynu. Nie zniechęcał się. Gorące zamiłowanie do szybownictwa i silna wola dopomogły mu przezwyciężyć trudności. Nie poprzestał też na „bujaniu się" po przestworzach wrocławskich okolic. Myślał poważnie. Wiedział do czego dąży.

Wstąpił na Wydział Lotniczy Politechniki Wrocławskiej, rozumiejąc, że latać — to jeszcze nie wszystko. Pragnął zostać człowiekiem pełnowartościowym, odczuwał duży głód wiedzy i zdobywał ją w sposób niełatwy, zdala od rodziny, w trudnych warunkach, znajdując ponadto czas na uprawianie ulubionego sportu.

Wytrzymał twardą próbę życia. Dziś, mając 24 lata jest studentem IV roku Politechniki Warszawskiej, na którą się przeniósł po zlikwidowaniu Wydziału Lotniczego we Wrocławiu. Pracuje zarazem w Instytucie Lotnictwa. Na II SMP zdobył zaszczytne tytuły mistrza Polski i rekordzisty świata na trójkącie 200 km. w klasie szybowców dwumiejscowych. Ma prawo zaliczać się do szybowników światowej extraklasy.



Adam Brzoza

Po trudnych początkach szkolił się w Jeżowie. Aeroklub Wrocławski, gdzie latał pod okiem takich asów jak Popiel czy Witek, gdzie ofiarnie mu dopomagał w zdobywaniu wiadomości instruktor i świetny pilot zarazem — Pawlikiewicz, dał mu podstawy latania wyczynowego. Wiosną r. 1953 Brzoza zdobył Srebrną Odznakę Szybowcową i zaliczył sobie około 1 000 km przelotów. Po roku miał już Złotą Odznakę i pierwszy diament — za docel 300 km. Ostatnio w Całorocznych Zawodach „Skrzydlatej Polski" zajmował drugie i trzecie miejsce w Aeroklubie Warszawskim — wspólnie z inż. Makarukiem, za Lucyną Bajewską, a więc znalazł się w szeregach najlepszych pilotów stolicy i zdobył prawo startu w Mistrzostwach Polski.

A. DĄBKOWSKI

CHCEMY LATAĆ!

W sekcji szybowcowej Aeroklubu Krakowskiego zaistniała dziwna sytuacja. Na ponad dwudziestu pięciu pilotów szybowcowych, systematycznie trenujących, są zaledwie dwie „Muchy". Nie uwzględniamy tutaj pilotów wyczynowych i tych, którzy na „Musze" jeszcze nie latają. Nie posiadamy nawet „Komara", koniecznego w laszowaniu na „Muchę", a jego brak powoduje niepotrzebne ryzyko uszkodzenia „Muchy" i wyciągnięcia konsekwencji w stosunku do instruktora. Trudno w ciągu jednego sezonu letniego, ubogiego w dni termiczne, wykonać około 50 warunków do Srebrnej Odznaki Szybowcowej na dwóch „Muchach", eksploatowanych także przez pilotów posiadających już te warunki. Zapytujemy, czy wyczyny szybowcowe mają być wykonywane na „ABC-akach" i „Salamandrach", czy może na „Musze", która od zeszłego roku znajduje się w warsztatach remontowych w Krośnie i nie ma nadziei na szybki jej powrót do aeroklubu? A przecież Szkoła Szybowcowa w Lęborku posiada nowego „Komara", „starannie" schowanego w kącie hangaru, którego żaden z kolegów szkolących się w zeszłym roku nie widział w powietrzu.

Nasze miejsce w końcowej klasyfikacji aeroklubów w roku 1954 dotychczas wcale nas nie zadawalało, lecz z każdą chwilą staje się coraz mniej realnym marzeniem. Sądzimy, że tego rodzaju gospodarka sprzętem Zarządu Głównego LPŻ dowodzi zupełnego braku zainteresowania Aeroklubem Krakowskim, co z pewnością nie wpływa dodatnio na rozwój szybownictwa. Wspaniałe osiągnięcia polskich pilotów wyczynowych nie upoważniają odpowiednich czynników do lekceważenia młodych kadr. A może owe czynniki zbyt dosłownie przyjmują słowa „Ody do Młodości" Mickiewicza i sądzą, że „zapał tworzy cuda", a tym bardziej może tworzyć warunki do Srebrnych Odznak? To mniemanie jest błędne, gdyż zapału i poświęcenia nam nie brakuje i to nie tylko nam, lecz także i instruktorom Maciejowi Michalskiemu i Januszowi Siemiątkowskiemu, którym tą drogą składamy serdeczne podziękowania za ofiarną pracę w szkoleniu szybowcowym. Ofiarność ich budzi u wszystkich pilotów wyrazy sympatii i uznania. Jednak największy zapał i poświęcenie pilotów i instruktorów nie nadrobi braku sprzętu i dlatego nasze zobowiązania festiwalowe stały się bez naszej winy pustymi słowami.

Przy okazji chcemy przypomnieć, że barografy są bardzo pożytecznymi przyrządami i ich obecność w klubie jest nieodzowna.

Za kolektyw pilotów
Władysław Boczkaj
Kraków
Przewodniczący
grupy ZMP-owskiej

Zmienić front

NIE wiem po co w Szczecinie stoi wieża spadochronowa? Nie wie tego także dozorca, który ją pilnuje. Kiedy pytamy o rozpoczęcie skoków, odpowiada: „Nie wiem, może kiedyś będą". Nie mamy oczywiście o to pretensji do dozorcy, lecz do Zarządu Wojewódzkiego LPŻ w Szczecinie; w swojej dbałości o wieżę, konserwuje ją, przeprowadza remonty, wzmacnia wyciąg, stawia dozorców, słowem wszystko robi oprócz szkolenia skoczków spadochronowych. W roku bieżącym na kilka kursów teoretycznych z wieży nie wykonano ani jednego skoku.

Przy Alei Piastów jest także gablotka LPŻ (ładnie wykonana, o układzie gwiaździstym). Co jednak z tego, skoro nie ma w niej gazetek, fotografii, ani żadnych informacji o LPŻ. Są natomiast pożółkłe papiery i śmiecie. A mieszkańcy Szczecina, czekając na tramwaj, chętnie przejrzeliby wiadomości umieszczone w gablotce. Byłoby to więc z korzyścią dla czekających na przystankach, a zwłaszcza młodzieży, a także z pewnością dla ZW LPŻ. Warto, Zarządzie Wojewódzki, zmienić front...

K. Gołąb
Szczecin

Wykowski a nie Gruba

W notatce pt. „Zawody modeli stolicy" zamieszczonej w numerze 30 (212) „Skrzydlatej Polski" mylnie podano zwycięzcę w kategorii modeli szkolnych.

I miejsce w tej kategorii zajął kol. Jan Wykowski z modelarni nr 9/15 na Bielanach, a nie jak podała autorka „Oka" — kol. Stanisław Gruba z modelarni Jelonki.

Sergiusz Musiatowicz

NOWE KSIĄŻKI

O. Gajewski — „MODELARSTWO LOTNICZE". Wydawnictwo MON, Warszawa 1955 r. Str. 328. Rys. 330. Cena zł. 26,70.

N. Denisow — „Z KART CHWAŁY RADZIECKIEGO LOTNICTWA". Tłumaczyła z rosyjskiego Matylda Hidhope. Wydawnictwo MON. Warszawa 1955 r. Str. 221. Cena zł. 11,70.

Antonin Zrna — „PRIRUCKA PRO MODELARE" (Podręcznik modelarza). Nase wojsko — Praha 1955 r. Str. 207. Rys. 137. Planów 7.

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Jerzy Bojarski z Warszawy (1990). Możecie być spokojni. Inżynier — konstruktor lotniczy wcale nie musi umieć latać. Jeśli konstruktor lata, czyni to przeważnie dla własnej przyjemności, w aeroklubie, a rzadziej na skutek potrzeb wynikających z jego pracy zawodowej. Jest to zresztą oczywiste. Skoro bowiem można sobie wyobrazić latającego na tworzonym przez siebie sprzęcie inżyniera-konstruktora szybowców, to już zupełnie nierealne jest latanie konstruktora np. na zaprojektowanych przez siebie ultraszybkich samolotach odrzutowych, pilotowanie których wymaga „tzw. końskiego zdrowia" i specjalnych kwalifikacyj pilotażowych. A przecież od konstruktora lotniczego wymaga się czegoś zupełnie innego niż „końskiego zdrowia" i umiejętności prowadzenia trudnych samolotów — wymaga się przede wszystkim ogromnej wiedzy i zdolności do projektowania. Dlatego w przemyśle lotniczym istnieje podział ról: konstruktor projektuje samolot, warsztatowiec go buduje, a oblatywacz oblatuje. Oczywiście konstruktor jest z nimi w stałej łączności, dzięki czemu doskonale orientuje się we własnościach produkcyjnych samolotu, jak i własnościach lotnych.

Różnica pomiędzy silnikiem odrzutowym i rakietowym jest taka, że nazwą „silnik odrzutowy" określamy każdy silnik napędzający samolot bezpośrednio (bez śmigła), a nazwą „silnik rakietowy" określa się jedną z odmian silników odrzutowych, nie czerpiącą dla swej pracy powietrza z otaczającej atmosfery. Silnik rakietowy jest więc też silnikiem odrzutowym.

Klapy typu „krokodyl" są to płyty znajdujące się na spodniej stronie skrzydła samolotu, przy jego krawędzi spływu, otwierające się na podobieństwo paszczy krokodyla — stąd nazwa. Klapy te służą celowi zwiększania maksymalnego współczynnika siły nośnej, i co za tym idzie — celowi zmniejszenia minimalnej prędkości lotu. Klapy „krokodyl" stosowane są na wielu samolotach, m. in. na szeroko znanych samolotach pasażerskich „Li-2".

Kol. **P. P. z Szopienic** (prosił o niepodawanie jego nazwiska) w liście swym do redakcji doniósł o niepowodzeniach jakie spotkały go przy budowaniu silnika „Gado 300" wg. książki „Budujemy silniki do modeli latających". Silnik nie chciał pracować tylko „strzelał".

Działanie silnika pulsacyjnego polega na zaistnieniu rezonansu pomiędzy drganiami słupa gazu opuszczającego silnik i drganiami zaworów. Skoro w zbudowanym przez Was silniku następują tylko „strzały" jest to dowód, że nie ma rezonansu. Powodem tego mogą być inne niż wymagane własności materiału użytego na zawory, brak symetrii poszczególnych listków, zaworowych lub zła długość rury. Jeśli istnieje w zaworach ścisła symetria to najłatwiej „pobudzić silnik do życia" nakładając na koniec rury przesuwną tulejkę, która pozwala doregulować długość rury, aż do uzyskania rezonansu dopasowanego do materiału zaworów. Jeśli chodzi o brak ciśnienia ze zbiornika — to sprawa nie jest istotna. Gdy bowiem na silnik dmucha się silnym strumieniem powietrza (np. pompą), to w przeważeniu głowicy występuje podciśnienie i paliwo jest porywane zupełnie bez udziału nadciśnienia w zbiorniku.

Co do wymiany doświadczeń modelarzy budujących modele odrzutowe — to łamy „Skrzydlatej" są dla niej zawsze otwarte. Nie naszą jest niestety winą, że modelarze ci niezbyt chętnie chwytają za pióro.

inż. S. W.

LEKARZ lotniczy ODPOWIADA...

Kol. **Grzegorz Warceba** z Będziel (2046). Ze szkolenia lotniczego musicie zrezygnować. Błony bębenkowej są sprawą nie do usunięcia i jako takie bezwzględnie dyskwalifikują do pracy w lotnictwie.

Kol. **Franciszek Wołkowicz** z Mirkowskich (2050). Wzrost kandydata na szkolenie lotnicze nie może być mniejszy od 160 cm, waga natomiast — odpowiednia do wzrostu.

Kol. **Eugeniusz Kotuła** z Wymysłowa (2124). Brak pięciu zębów nie stanowi przeszkody w przyjęciu na szkolenie lotnicze tylko w tym przypadku, jeżeli nie upośledza czynności żucia.

Kol. **Stanisław Bachorza** z Zakrzewa (2153). Brak palca u dłoni prawej lub lewej bezwzględnie dyskwalifikuje kandydata do lotnictwa.

Kol. **Marian Chmielewski** z Chmielnik (2132). Brak czterech zębów nie jest w zasadzie przeszkodą w przyjęciu do OSL. Brakujące 4 zęby nie powinny wpływać na stopień zgryzu. Gorzej sprawa przedstawia się, gdy brak jest zębów przeciwstawnych. Wówczas brak nawet czterech zębów może być powodem dyskwalifikacji.

dr J. B.

POMAGAMY SOBIE WZAJEMNIE

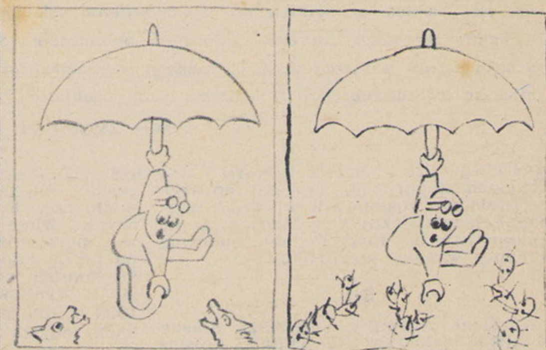
Kol. **Aleksander Zajda** — wieś Zebrzydowice 53, p-ta Kalwaria Zebrzydowska, pow. Wadowice, woj. Kraków. Odstąpię niżej podane numery czasopism: „Skrzydlata Polska" — **rok 1953** 12, 38-39, 27, 25, 31, 16, 8, 15, 10, 15, 20-21, 20-21, 2, 11, 35, 31, 37, 36, 26, 35, 13, 12, 17, 9, 26, 25, 19, 22, 23; **rok 1954:** 42, 6, 35, 35. „Skrzydła i Motor" — **rok 1953:** 16, 13, 11, 8, 9, 16, 12, **rok 1952:** 45, 50, 42, 51-52, 46, 45, 44, 29, 35, 34, 12, 36, 38; **rok 1951:** 31, 38, 1, 51-52, 39, 4, 14, 15, 47, 17; **rok 1950:** 26, 49, 30, 24, 31, 39, 23, 27, 25, 19, 47; **rok 1949:** 40, 30-31, 38, 36-37, 44. „Kridla Vlasti" — **rok 1954:** 21, 21 (jednakowe), 22, 22, (jednakowe), 20, 24; **rok 1955:** 2, 3, 6.

W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH...

ROZWIĄZANIE ZAGADEK Z NRU 26

Arytmograf — apel — Zostań pilotem sportowym! (wyrazy pomocnicze: termowizor, Sęp, przystań, plan).

Rysujemy sami — Rozwiązanie przedstawiają rysunki wykonane przez Eugeniusza Chojnackiego z Chrzanowa k. Warszawy.



Nagrody otrzymują: 1) **Władysław Bednarski** — Oleśnica, 2) **Eugeniusz Chojnacki** — wś. Chrzanów k. Warszawy, 3) **Stanisław Jakubowski** — Suwałki, 4) **Stefan Pańczyk** — Stalowa Wola, 5) **Bernard Rzeczyński** — Poznań.

ROZWIĄZANIE ZAGADEK Z NRU 27

Łamigłówka „Anki" — Szybowiec. Kalambur — Zlin.

Nagrody otrzymują: 1) **Walenty Brzeski** — Siemienie, 2) **Józef Olszewski** — Sławoszew, 3) **Jerzy Profecki** — Warszawa, 4) **Zenon Szymonik** — Konopiska.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI Z NRU 28

Poziomo: pilotaż, Pegaz, Juhas, fotel, Węgry, udo, zez, Alger, pilot, śnieg, Comet, rozbieg; **pionowo:** gondola, hebel, Heyne, Pirat, resor, dok, ABC, Żabuś, model, napęd, Piper, przelot.

Nagrody książkowe otrzymują: 1) **Karol Dumanowski** — Międzyrzecz Wlkp., 2) **Halina Gryszpanowicz** — Warszawa, 3) **Jerzy Zawiślak** — jedn. wojsk.

RECENZJE

TECHNIKA LOTNICZA Nr 3

OSTATNI w pierwszym półroczu 1955 zeszyt organu polskich inżynierów i techników lotniczych (Nr 3 maj—czerwiec 1955) opatrzony jest na okładce w rysunek śmigłowca startującego sprzed Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie. Rysunek ten stanowić ma nawiązanie do tematyki śmigłowcowej, której poświęcona jest znaczna część objętości pisma. Nie jest to zresztą przypadek. Redaktorzy „Techniki" dobrze wiedzą, że sprawa wprowadzenia śmigłowców w Polsce dojrzewa coraz bardziej i zupełnie słusznie postępują wprowadzając swych czytelników w tę niezbyt jeszcze znaną dziedzinę wiedzy.

Treść zeszytu otwiera artykuł mgr. inż. Wiktora Leji na temat XXIV Międzynarodowych Targów Poznańskich i pozycji jaką Polska wyrobiła sobie w świecie jako eksporter sprzętu lotnego. Autor wylicza liczne targi i wystawy międzynarodowe na których wystawiane były i będą nasze szybowce, wyciągarki i ściągarki. Z wymienionych odbyły już się wystawy w Paryżu (maj br.) i w Poznaniu (lipiec br.), potwierdzając wysokie zainteresowanie zagranicy naszym sprzętem. Wystawy te, a szczególnie paryska, wykazały jednak poważne niedociągnięcia na odcinku skutecznej propagandy przedmiotów polskiej ekspozycji (a więc np. w Paryżu kompromitujący brak pilota, który demonstrowałby szybowce w locie czy przemilczenie wystawy polskiego sprzętu w oficjalnych katalogach Salonu) i „Technika Lotnicza" — skoro już „dotknęła" spraw eksportowych — winna w następnych zeszytach sprawę tę omówić szerzej dla uniknięcia podobnych błędów w przyszłości.

Po artykule wstępnym następuje dłuższa praca mgr. inż. Stanisława Probulskiego pt. „Kazimierz Siemienowicz — polski pionier techniki rakietowej". Praca ta, poświęcona historycznej ocenie rozwoju polskich doświadczeń rakietowych w dawnych wiekach, a w szczególności prac Siemienowicza w w. XVII, zajmuje w „Technice" aż 8 stron druku. I to wywołuje zdziwienie. Oto „Technika" narzekająca słusznie na swą małą objętość i nikły nakład, decyduje się na poświęcenie 25% objętości artykułowi, który naszym zdaniem ze względu na swój czysto historyczny charakter kwalifikuje się bardziej np. do „Horyzontów Techniki" niż do organu inżynierskiego i to docierającego wyłącznie niemal do ściśle zamkniętego koła odbiorców. Czyżby w tece redakcyjnej „Techniki" zbrakło artykułów technicznych, czy też o doświadczeniach rakietowych Siemienowicza koledzy redaktorzy z „Techniki" zapoznać chcieli tylko i wyłącznie personel przemysłu lotniczego? My uważamy, że interesujący artykuł mgr. inż. Probulskiego zasługiwał na rozpowszechnienie szersze niż mogła mu zapewnić „Technika".

W dalszej treści zeszytu o stopach żaroodpornych i ich własnościach pisze mgr. inż. E. Lachowski. Zajmująco opracowany artykuł podaje własności stopów stosowanych w silnikach odrzutowych. Zawiera on szereg wykresów ilustrujących zachowanie się stopów w funkcji temperatury.

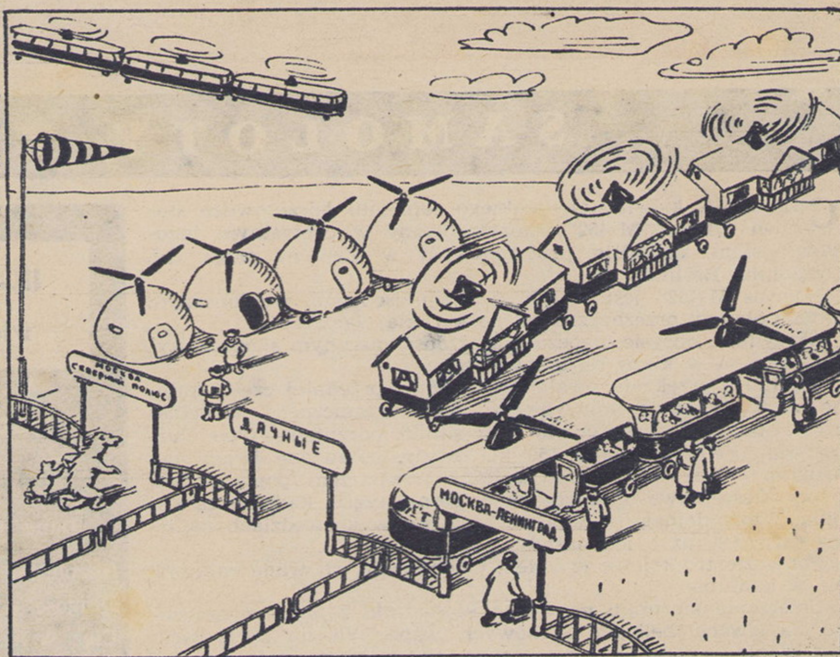
Artykuł śmigłowcowy, o którym już wspomnieliśmy na wstępie, opracowany został przez przedstawiciela młodego narybku polskich specjalistów śmigłowcowych inż. Jana Jasińskiego. Artykuł nosi tytuł „Śmigłowce — ich działanie i budowa". Omawia on zjawiska aerodynamiczne zachodzące podczas pracy wirnika śmigłowca i sposoby jego sterowania. W treści poruszone jest również zagadnienie ustateczniania śmigłowców przy pomocy ciężkiego pręta lub wirnika sterującego, zajmujące m. in. z tego względu, że krajowa idea konstrukcji śmigłowców, stworzona przez Laureata Nagrody Państwowej inż. B. Żurakowskiego, oparta jest właśnie na stosowaniu wirnika sterującego. W zakończeniu artykułu omówione są elementy sterowania śmigłowca jednowirnikowego ze śmigłem ogonowym.

Ciekawą pozycją omawianego zeszytu „Techniki" jest artykuł pt. „Samolot integralny". Autor ob. R. L. analizuje w nim dające się wyraźnie zauważyć w świecie zjawisko „zrastania się" samolotów i silników w jedną integralną całość, w wyniku którego trudno dziś mówić o niezależnej pracy twórczej konstruktorów płatowcowych i silnikowych. Rozważania ilustrowane są przykładami najnowszych konstrukcji aparatów latających, będących już właściwie „samolotami integralnymi": zmiennopłata Bell XV-3, samolotu „Meteor" z odginaniem strug samolotu Leduc-021, „latającego łóżka" Rolls-Royce'a, samolotu startującego pionowo Lockheed XFV-1 i Convair XFY-1, samolotu Bell XF-108 oraz pierścieniopłata (koleoptera). Artykuł wyraźnie naświetla tendencje rozwojowe panujące współcześnie w światowej technice lotniczej.

Treść zeszytu zamyka „Przegląd Dokumentacyjny Lotnictwa", opracowany przez Ośrodek Dokumentacji i Wydawnictw I. Lotn. Zawiera on krótkie wzmianki o 15 ciekawych pracach opublikowanych w wydawnictwach zagranicznych. Starym zwyczajem okładki „Techniki" zawierają materiały z cyklu „Pomocy konstruktorskich", tym razem poświęcone gumom i tworzywom sztucznym, opracowane przez inżynierów Zatykę i Szczepanika.

inż. R. W.

RADZIECKI HUMOR LOTNICZY



Widok portu lotniczego najbliższej przyszłości. „OGONIOK"

Skrzydlata Polska ORGAN AEROKLUBU PRL WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.



B-6-125902 Numer podpisano do druku dnia 30 sierpnia 1955 r. Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego Zam. 4654/C

„Silesia" S-1 i S-4

Co tydzień pilnie śledzę publikowane na łamach „Skrzydlatej Polski" artykuły omawiające polskie konstrukcje lotnicze, opracowywane przez ob. Zdzisława Gryglickiego. W chronologicznym ujęciu tego cyklu nie były m. in. omówione konstrukcje braci Soporów, wobec czego pozwalam sobie przesłać je, jako dalszy ciąg swoich uzupełnień do wykorzystania ich wg. uznania Redakcji.

Pragnę zaznaczyć, że dane odnośnie samolotów S-1 i S-4 braci Soporów uzyskałem od Edwarda Sopory, jednego z konstruktorów tych samolotów, który mieszka w Stalinogrodzie i którego znam osobiście.

Mgr ZYGMUNT DUBICKI — Stalinogród

WIOSNĄ 1923 r. bracia Edward i Wojciech Soporowie, zapaleni entuzjaści lotnictwa, postanowili w swoim warsztacie mechanicznym mieszczącym się w Chorzowie na Górze Redena, budować samoloty własnej konstrukcji.

S-1

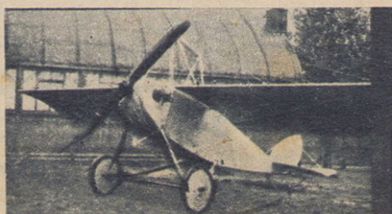
Warsztat, nazwany „Pierwsza Śląska Fabryka Samolotów", zatrudniał oprócz braci Soporów dwóch pracowników oraz pilota do oblatywania samolotów.

Po zaaprobowaniu planów konstrukcyjnych przez lotnicze władze wojskowe i cywilne, bracia Soporowie przystąpili do budowy swojego pierwszego samolotu typu sportowego, nazwanego „Silesia" S-1. W październiku 1923 r. budowa samolotu została ukończona. Był to jednomiejscowy górnopłat konstrukcji mieszanej, wyposażony w dwucylindrowy silnik typu „Haacke" mocy 30 KM. Skrzydło drewniane, dwudzielne o obrysie prostokątnym, zaopatrzone w lotki, przymocowane było do kadłuba za pomocą śrub oraz całego szeregu cięgien i linek stalowych. Kadłub z rur stalowych. Usterzenie drewniane. Całość pokryta płótnem pocellonowanym.

Dane

Rozpiętość	8,60 m
Długość	4,50 m
Wysokość	2,55 m
Powierzchnia	12,00 m²
Ciężar samolotu pustego	345 kG
Ciężar samolotu w locie	430 kG

W pierwszych dniach listopada 1923 r. samolot przetrasportowany na plac ćwiczeń wojskowych w Panewnikach pod Ligotą, odbył pierwszy próbny lot pilotowany przez pil. Kloska. Po usunięciu drobnych usterek jakie zauważono w czasie lotu, po poprawieniu stateczności podłużnej, która konstruktorom przyczyniła wiele kłopotów, bracia Soporowie postanowili przeprowadzić oficjalną próbę lotów samolotu S-1 w obecności komisji technicznej 2 pułku lotniczego z Krakowa. W dniu 16 listopada 1923 r. na placu ćwiczeń w Panewnikach zebrała się spora grupa ludzi, która od rana z ciekawością wyczekiwała na mające się odbyć loty samolotu. Około godz. 14 po przyjeździe komisji technicznej, pilot Klosek wykonał w krótkich odstępach czasu trzy loty, trwające od 10 — 15 minut każdy. Zachwyceni widzowie nagrodzili zarówno pilota jak i konstruktorów gorącymi brawami.



Samolot S-1

Według sprawozdania pilota, złożonego do protokołu komisji technicznej 2 pułku lotn., samolot osiągnął w próbnych lotach prędkość około 100 km/h oraz pułap 150 m. Wybieg samolotu zanotowano w granicach 70—100 m, dobieg w granicach 120—150 m.

W jednym z następnych lotów, przeprowadzonych w 1924 r., samolot S-1 pilotowany tym razem przez pil. Kaczmarka uległ przy lądowaniu uszkodzeniu.

Samolot nie został wyremontowany, ponieważ konstruktorzy nosili się już wtedy z myślą wybudowania nowego ulepszonego typu, a był im do tego potrzebny silnik „Haacke", zabudowany w samolocie S-1.

S-4

W maju 1925 r. został wybudowany przez braci Soporów drugi samolot sportowy „Silesia" S-4. Typy samolotów S-2 i S-3 były zaprojektowane, lecz nie wykonane. Samolot S-4, jak widać na załączonym zdjęciu, odznaczał się bardziej nowoczesnym wyglądem niż jego poprzednik.

Konstrukcja samolotu mieszana. Kadłub w części przedniej włącznie z miejscem pilota — z rur stalowych, w części pozostałej — drewniany, kryty sklejką. Skrzydło niedzielone, dwudźwigarowe, drewniane, zaopatrzone w lotki, umocowane było do kadłuba dwoma parami równoległych zastrzałów, wzmocnionych stalowymi cięgnami. Stateczniki i stery drewniane. Całość kryta płótnem pocellonowanym. Silnik „Haacke" 30 KM.

Dane

Prędkość maksymalna	120 km/h
Rozpiętość	8,40 m
Długość	4,60 m
Wysokość	1,85 m
Powierzchnia	11,00 m²
Ciężar pustego samolotu	318 kG
Ciężar w locie	415 kG

Pierwszy lot na samolocie S-4 wykonany został przez pilota Kloska w czerwcu 1925 r. Na samolocie wykonano kilkanaście zupełnie udanych lotów, między innymi jeden w obecności komisji 23 płk. piechoty, a kilka propagandowych nad miastami Śląska w czasie Tygodnia LOPP-u. Następnie samolot S-4 przetransportowany został na lotnisko katowickie do hangaru Aeroklubu Śląskiego. Tutaj, nad lotniskiem, przeprowadzali na nim próby piloci PLL „Lot" Kazimierz Bocheński i Bargiel. Osiągi samolotu były następujące:

Wybieg	70 km
Dobieg	100 m

Wg opinii latających na nim pilotów, samolot nie należał do łatwych w lataniu. Przyczyniał się do tego w znacznej mierze, słabej mocy przestarzały silnik.

Bracia Soporowie, zachęceni dobrymi wynikami lotu samolotu S-4 oraz w związku z zamówieniem Aeroklubu Śląskiego, postanowili zbudować nowy samolot. Tym razem miał to być samolot szkolny — dwumiejscowy dwupłat, zaopatrzony w silnik Siemens Halske 120 KM, nazwany S-5.

W międzyczasie Edward Sopora, członek Aeroklubu Śląskiego, rozpoczął szkolenie motorowe, nawiązał znajomość z braćmi Działowskimi z Krakowa, znanymi później konstruktorami samolotów sportowych DKD i pozostawał z nimi w stałym kontakcie, wymieniając zwłaszcza ze Stanisławem Działowskim swoje uwagi i spostrzeżenia odnośnie budowy samolotów sportowych. Kiedy plany samolotu S-5 zostały wykonane i aprobowane przez zarząd Aeroklubu Śląskiego, a bracia Soporowie zamierzali przystąpić do budowy nowego samolotu swojej konstrukcji, zaszedł wypadek, który zupełnie pokrzyżował dalsze plany konstrukcyjne braci Soporów. Dnia 17 czerwca 1931 r. młody, niedawno wyszkolony pilot Aeroklubu Śląskiego Zygmunt Prabucki zainteresował się stojącym w hangarze samolotem S-4. Nie mając wymaganych uprawnień ani upoważnienia konstruktorów, postanowił wykonać na nim lot. Próba skończyła się tragicznie. Zaraz po starcie przeciągnięty samolot zwalił się na ziemię, grzebiąc pod sobą lekkomyślnego pilota. W następstwie tego wypadku Aeroklub wycofał swoje zamówienie na budowę samolotu szkolnego S-5 „Pierwsza Śląska Fabryka Samolotów" braci Soporów została wkrótce zlikwidowana.

MGR ZYGMUNT DUBICKI



Samolot S-4

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

CIEKAWĄ konstrukcję lekkiego samolotu odrzutowego stanowi „Ikarus M-452", skonstruowany w centralnym jugosłowiańskim zakładzie prototypowym w Zemum przez inż. Dragoluba Beslina.

„Ikarus M-452" jest małym, jednomiejscowym, wolnonośnym średniopłatem przeznaczonym do szybkiej łączności.

Skrzydła o obrysie trapezowym, z dość znacznym skosem, wyposażone są w klapy do lądowania.

Kadłub o przekroju owalnym mieści w przedniej części kabinę pilota, osłoniętą limuzynką ze szkła organicznego. W tylnej części kadłuba mieszczą się dwa silniki odrzutowe typu Turbomeca „Palas" o ciągu 150 kG każdy, ustawione jeden nad drugim. Górny silnik jest zasilany powietrzem poprzez dwa wloty kieszeniowe umieszczone w górnej części kadłuba za kabiną. Wloty dolnego silnika mieszczą się w krawędziach natarcia skrzydeł tuż u ich nasady.

Podwozie trójkołowe (z kołem dziobowym), chowane całkowicie w kadłubie.

Usterzenie kierunku podwójne, stateczniki ze skosem osadzone na dwóch belkach ogonowych wspartych na skrzydłach. Usterzenie wysokości umieszczone jest między statecznikami pionowymi i ze względu na duży skos podparte w środku o kadłub za pośrednictwem dodatkowej płetwy grzbietowej.

Pierwszy lot prototypu tego ciekawego samolotu odbył się dnia 24 lipca 1954 r. **Inż. J. S.**

IKARUS M-452

JUGOSŁAWIA

Dane techniczne

Rozpiętość	— 5.25 m
Długość	— 5.97 m
Cięż. w loc.	— 1060 kG
Prędk. maks.	— 780 km/h



